TOURING

ORGAN POLSKIEGO TOURING KLUBU



TATRY
ZIMA
Widok ze schroniska
w Morskim Oku

1939
STYCZEŃ

1

Cena 50 gr.

TOURING

MIESIĘCZNIK
Organ Polskiego
Touring Klubu

Warszawa | Styczeń 1939 | Nr. 1 Rok 4 (XV)

Stanisław Misiakowski

Nikły dorobek

Jesteśmy na progu nowego roku. Dobrze jest więc rzucić okiem wstecz na rok ubiegły i przyjrzeć się bliżej wynikom akcji motoryzacyjnej w naszym kraju w tym okresie minionym.

Cóż nam przyniósł rok 1938 w dziedzinie motoryzacji? Czy i w jakim stopniu Polska się motoryzuje? Czy rezultaty dotychczasowej akcji motoryzacyjnej są pomyślne, czy też raczej niekorzystne? I wreszcie — jakież są horoskopy na rok 1939?

Aby otrzymać dokładną odpowiedź na te nękające nas pytania najlepiej jest sięgnąć do cyfr i przy ich pomocy scharakteryzować bilans dorobku motoryzacyjnego w r. ub., obecny stan i przewidywania na najbliższą przyszłość.

Według ostatnio ogłoszonych danych oficjalnych **w dniu 1 stycznia 1939 r. było w Polsce w ruchu ogółem 54.009 pojazdów mechanicznych,** w czym 24.550 samochodów osobowych, 8.609 samochodów ciężarowych, 5.216 taksówek, 2.038 autobusów, 12.061 motocykli, 1.535 pojazdów specjalnych. Rok temu, t. j. w dniu 1 stycznia 1938 r. kursowało w Polsce 44.200 pojazdów mechanicznych, a w tym 19.548 samochodów osobowych, 6.843 samochodów ciężarowych, 4.946 taksówek, 1.754 autobusów, 9.876 motocykli i 1.233 pojazdów specjalnych. Z zestawienia tego okazuje się, że **w ciągu całego 1938 r. nasz tabor motorowy zwiększył się o 9.809 pojazdów mechanicznych,** a w szczególności o 5.002 samochodów osobowych i 1.766 samochodów ciężarowych, 270 taksówek, 284 autobusy, 2.185 motocykli i o 302 pojazdów specjalnych. Wyjaśnić przy tym trzeba, że jest to **wzrost netto** po odliczeniu pojazdów wycofanych z ruchu na skutek zużycia.

Sprzedaż nowych pojazdów mechanicznych osiągnęła w r. ub. 14.231, w czym 7.205 samochodów osobowych, 2.073 samochodów ciężarowych, 1.212 taksówek, 576 autobusów, 2.927 motocykli, 240 pojazdów specjalnych.

Czy jest to dużo czy mało? I tak i nie.

Jest to dużo, jeżeli sobie uświadomimy, w jakich trudnych warunkach znajdował się nasz rynek samochodowy w roku ubiegłym i na jakie trudności w dalszym ciągu napotykał rozwój u nas motoryzacji.

Ale bilans roku ubiegłego jest jednocześnie bardzo nikły, jeżeli zdać sobie sprawę z dotychczasowego ubóstwa Polski w zakresie zaopatrzenia kraju w sprzęt motorowy, a jednocześnie z tego olbrzymiego rozwoju w motoryzacji, jaki obserwuje się wszędzie za granicą, a zwłaszcza w krajach zachodnioeuropejskich.

Z przytoczonych wyżej cyfr wynika niezbicie, że w roku 1938 nastąpiła u nas **dalsza poprawa motoryzacji,** poprawa wyraźna i większa niż w latach poprzednich. W roku ubiegłym wzrost netto wyniósł 9.809 pojazdów mechanicznych, w roku 1937 — 6.732, a w roku 1936 — 3.339. Wydatnie się też zwiększyła sprzedaż nowych pojazdów mechanicznych: w roku 1938 sprzedano na naszym rynku 14.231 pojazdów mechanicznych, a w r. 1937 — 9.969, a w roku 1936 — 4.946.

Więc poprawa jest. Rośnie z roku na rok pojemność rynku samochodowego, zwiększa się nasz sprzęt motorowy, a jednocześnie i odmładza, to też chyba powinniśmy się tylko cieszyć i życzyć, aby tak było nadal...

Za pozwoleniem! Kto do takiego wniosku dochodzi, ten wpada **w szkodliwy kwietyzm,** ten nie uświadamia sobie naszego faktycznego stanu i nie rozumie konieczności szybkiego usunięcia naszych braków i zaniedbań

93

w dziedzinie motoryzacji. Bo cóż w rzeczywistości oznacza ilość 34.000 pojazdów mechanicznych, kursujących w blisko 35 mil. państwie. Cyfra ta dowodzi niezbicie, że **kraj nasz jest w dalszym ciągu ogołocony z pojazdów mechanicznych, a przyrost, jaki się dokonał w roku ubiegłym w naszym taborze motorowym, jest śmiesznie mały i stoi w jaskrawej dysproporcji do tego olbrzymiego wzrostu motoryzacji, jakiego świadkami jesteśmy na całym świecie.** Co więcej, te nikłe rezultaty, osiągnięte w ostatnich latach w Polsce, świadczą bezspornie, że w porównaniu z innymi krajami nasze upośledzenie motoryzacyjne coraz bardziej się zwiększa, a różnica coraz bardziej się pogłębia na naszą niekorzyść. Bo gdy inni przebywają w szybkim tempie milowe etapy, my z trudem robimy żółwi krok...

Czym objaśnić tak nikłe wyniki dotychczasowej akcji motoryzacyjnej? Przecież czynniki rządowe wyraźnie popierają u nas ruch motorowy, czego wymownym dowodem są liczne ustawy, rozporządzenia i zarządzenia, przyznające daleko idące ulgi podatkowe i ułatwienia. A jednak mimo to motoryzacja jakoś u nas nie chwyta, a uzyskiwane rezultaty muszą wywoływać głębokie zaniepokojenie w uświadomionej opinii publicznej.

Nie będziemy dalecy od sedna prawdy, jeżeli stwierdzimy, że **zasadniczą przyczyną niedostatecznych wyników akcji promotoryzacyjnej jest brak programu działania,** brak zgóry nakreślonego planu, w myśl którego powinna się rozwijać motoryzacja w Polsce. Robimy posunięcia nieraz bardzo doniosłe i korzystne dla motoryzacji, ale czynią one wrażenie ruchów sporadycznych, które wymownie tylko potwierdzają naszą tezę o braku ustalonego programu działania.

Że tak właśnie, niestety, jest, tego wymownym dowodem **brak samochodów na naszym rynku.** Jest rzeczą bezsporną, że zasadniczym warunkiem jakiejkolwiek bądź akcji propagandowej, zmierzającej do zwiększenia konsumcji jakiegoś artykułu przemysłowego, czy też spożywczego jest dostateczna podaż tego artykułu na rynku. Tymczasem o tej podstawowej zasadzie zapomniano tutaj zupełnie. W rezultacie brak samochodów i innych pojazdów na naszym rynku przybrał w r. ub. **rozmiary wręcz niezwykłe.** Nabywcy zmuszeni byli długie miesiące czekać na zamówione wozy, a sprzedawcy spełniali rolę dobroczyńców, łaskawie przydzielających z góry zapłacone maszyny. Czyż w takich anormalnych warunkach można prowadzić planową akcję na rzecz rozwoju motoryzacji? Chyba nie!

A przecież brak samochodów w roku ubiegłym bynajmniej nie był rzeczą nową, ani trudną do przewidzenia. Brak ten dał się już dotkliwie we znaki w r. 1936. Jeszcze silniej wystąpił on w r. 1937. Wiadomo było, że w r. 1938 wobec przyznania dalszych ulg podatkowych i ułatwień administracyjnych oraz rozszerzającego się w kraju zrozumienia dla korzyści, płynących z posiłkowania się pojazdami mechanicznymi, **pojemność naszego rynku ulegnie dalszemu rozszerzeniu** i o ile w roku 1937 sprzedano u nas około 10.000 nowych wozów w warunkach wybitnie niesprzyjających, to w roku następnym, wobec poprawy tych warunków sprzedaż może wynieść 2 razy więcej, a więc chłonność rynku wzrośnie do 20.000 pojazdów mechanicznych. Niestety, nie pomyślano zawczasu o tym, czym pokryć to zwiększone zapotrzebowanie, produkcją krajową, montażem, czy też importem zagranicznym i wskutek tego **zmarnowaliśmy wiele możliwości w kierunku dalszego zwiększania naszej motoryzacji.**

Zawiodła przede wszystkim w r. ub. produkcja krajowa, która wbrew kilkakrotnie wyrażanym zapowiedziom nie doznała rozszerzenia i nadal obraca się w rozmiarach bardzo skromnych. Niewystarczające też miał rozmiary montaż samochodów zagranicznych, zarówno osobowych jak i ciężarowych i dostawa bardziej wziętych typów wozów odbywała się, zwłaszcza w okresie letnim, po paru miesiącach, co silnie hamowało pojemność rynku. Brak samochodów nie mógł być w zupełności pokryty importem, który ze względów bilansowych i płatniczych był silnie ograniczony.

Ogólnie więc biorąc, musimy, niestety, dojść do wniosku, że **rok 1938 zawiódł nasze oczekiwania,** a osiągnięty w nim dorobek motoryzacyjny jest bardzo mały, gdyż absolutnie nie odpowiada potrzebom gospodarczym, transportowym i obronnym naszego kraju.

Ale w roku 1938 zaszedł szereg wydarzeń, które niewątpliwie będą miały doniosłe skutki dla dalszego rozwoju motoryzacji w Polsce i które pozwalają nam oceniać **horoskopy motoryzacyjne na rok 1939 bardziej optymistycznie.** Przede wszystkim w r. ub. ukazał się szereg ustaw i rozporządzeń, przyznających znaczne ulgi podatkowe dla nowonabywców i posiadaczy pojazdów mechanicznych, co niewątpliwie skutecznie wpłynie na dalsze rozszerzenie pojemności naszego rynku samochodowego. Z ważniejszych posunięć rządowych, będących wynikiem działalności komisji motoryzacyjnej przy Ministerstwie Komunikacji, wymienić tu przede wszystkim trzeba **ustawę z dnia 9 kwietnia 1938 r., przyznającą zwrot 20-procent ceny wozu z podatku dochodowego dla każdego**


L. WŁODARCZYK


Kierujcie się Tabelą Polecającą.
GARGOYLE
Mobiloil
"Arctic"
VACUUM OIL COMPANY S.A.

nabywcy nowego wozu bez względu na rodzaj pojazdu, jego przeznaczenie i ceny. Rozporządzenie wykonawcze do tej ustawy ukazało się jednak zbyt późno, bo dopiero 1 grudnia 1938 r., tak iż pełne działanie tej wydatnej ulgi podatkowej nastąpi dopiero w roku bieżącym. Dalej zwrócić trzeba uwagę na rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 16 lutego 1938 r., przyznające znaczne ulgi w opłatach na Państwowy Fundusz Drogowy od samochodów ciężarowych, traktorów i taksówek oraz na ustawę o rejestrowym prawie rzeczowym na pojazdach mechanicznych, która umożliwia ratalną sprzedaż wozów, bez ryzyka dla sprzedawcy. Ustawa ta, jak dotąd, nie została jeszcze wykorzystana, co, miejmy nadzieję, nastąpi w niedługim już czasie.

Ważne też nastąpiły wydarzenia w dziedzinie **przygotowania podstaw pod przyszły rozwój krajowej produkcji motoryzacyjnej.** Zwłaszcza dwa tu są fakty godne podkreślenia: **budowa nowej fabryki samochodów przez zakłady Lilpopa i udzielenie koncesji na montaż i produkcję samochodów niemieckich Wspólnocie Interesów** przy jednoczesnym unormowaniu importu tych samochodów do Polski.

Jest też wyraźna zapowiedź, że produkcja Państwowych Zakładów Inżynierii, tej jedynej dotąd w kraju fabryki samochodów, ulegnie znacznemu rozszerzeniu, co może położy wreszcie kres niepokojącym pogłoskom o projektach wycofania się tej fabryki z rynku prywatnego.

Mamy więc założone zręby fundamentów pod przyszły gmach rozwoju u nas motoryzacji. Postawić fundamenty to niewątpliwie dużo, ale bynajmniej nie wszystko. Pozostaje teraz rzecz najważniejsza: **w jaki sposób, a zwłaszcza w jakim tempie budowa będzie prowadzona.**

A od tego będzie zależał wynik akcji motoryzacyjnej w roku 1939.

Por. Otton Saxl

O wozie turystycznym

Atrykuł ppłk. Bizonia wywołał zrozumiały i spodziewany odzew ze strony automobilistów naszych, którzy w trosce o rozwój motoryzacji w Polsce pragną poddać dyskusji szczegółowej zagadnienia poruszone w artykule ppłk. Bizonia „Jakim powinien być wóz turystyczny?".

Zasadnicze zagadnienie porusza p. por. Otton Saxl. Z innych nadesłanych nam głosów naszych czytelników, podajemy w skróceniu, ze względu na szczupłość miejsca w numerze styczniowym, wypowiedzenie się p. Romana Potockiego z Uszynia. W dalszym ciągu będziemy umieszczali w tej sprawie głosy naszych czytelników, dążąc do skonkretyzowania opinii osób zainteresowanych zagadnieniami rozwoju motoryzacji w Polsce.

Red.

Z wielką radością nietylko ja ale i liczne grono automobilistów przywitało pożyteczną i interesującą inicjatywę p. ppłk. Bizonia, który na łamach naszego miesięcznika „Touring" zapoczątkował dyskusję na temat: „Jaki powinien być popularny wóz turystyczny".

Posłuszny więc wezwaniu autora — jako zapalony miłośnik turystyki — chciałbym dorzucić kilka swoich uwag, spostrzeżeń i zapatrywań, na zagadnienie poruszone przez Autora, gdyż mimo pięknego dorobku 20-to lecia Niepodległości w innych dziedzinach, kwestia motoryzacji w dalszym ciągu jest jeszcze otwarta — a temsamem paląca.

Moim zdaniem należałoby sprawę budowy wytwórni krajowej samochodów i motocykli postawić tak, jak tego wymaga potrzeba obronności, gospodarstwa i prestiżu państwa 35-cio milionowego.

Jeżeli zdamy sobie sprawę z niesłychanej ważności tego zagadnienia — to łatwiej nam będzie wywnioskować — w jaki sposób należałoby podejść do tej „nietkniętej" dziedziny, aby ją z miejsca postawić na wysokości zadania.

Aby te sprawy wreszcie rozstrzygnąć, należy zacząć od głowy, a ponieważ dziedzina ta nie posiada głowy, należy ją stworzyć, względnie powołać do życia naprzykład:

Państwowy Instytut Motoryzacyjny lub Ministerstwo Motoryzacji.

Skład tego ministerstwa byłby następujący:

Departamenty:

a) personalny,
b) doświadczalny,
c) materiałów pędnych,
d) drogowy,
e) wojskowy,
f) produkcyjny,
g) organizacyjny.

Zadania poszczególnych departamentów byłyby następujące:

Departament personalny: dobór i wybór fachowców, zamiłowanych i powołanych do pracy nad stworzeniem rodzimego, na dużą skalę zakrojonego przemysłu samochodowego.

Departament doświadczalny: przy pomocy sztabu inżynierów i techników — rozpocząłby pracę nad stworzeniem modeli potrzebnych w kraju, a po zapoczątkowaniu — czuwałby nad stałym udoskonalaniem i stwarzaniem w miarę nowych potrzeb obronności i gospodarczych, nowych, lepszych i tańszych modeli.

Departament Materiałów Pędnych — pracowałby nad stworzeniem syntetycznej benzyny, materiałów zastępczych, oraz nad przystosowaniem silników spalinowych do innych materiałów pędnych jak ropa, węgiel drzewny, drzewo, lub gaz.

Departament Drogowy: czuwałby nad normalną rozbudową sieci drogowej, nad rozbudową sieci o nowoczesnej nawierzchni i nad dostosowaniem dróg do:

a) obronności kraju,

b) potrzeb transportowo - gospodarczych,

c) turystycznych.

Departament Wojskowy — byłby to wydział ze względu na obronność kraju, jakgdyby nadrzędny w Ministerstwie Motoryzacyjnym i miałby prawo do stawiania swych postulatów wszystkim departamentom.

Departament Produkcyjny — to kierownictwo wielkiej nowoczesnej fabryki, zdolnej wyprodukować conajmniej 50 tys. jednostek rocznie.

Departament Organizacyjny — to czynnik koordynacji między poszczególnymi departamentami, czuwający nad ścisłą i celową współpracą między nimi.

Nad całością stałby i ponosiłby odpowiedzialność za wyniki i całokształt prac Minister dla Spraw Motoryzacji, podlegający, przez Premiera, Izbom Ustawodawczym.

Zdawałoby się, że wspominając o stworzeniu takiej instytucji naczelnej, dla spraw motoryzacyjnych, zboczyłem z tematu zasadniczego, który w tej chwili rozważamy — a mianowicie: Jaki powinien być wóz popularny — oraz w jaki sposób należałoby go stworzyć, a co najważniejsze, jak przejść z drogi dyskusji i projektów na drogę realnej pracy nad produkcją i spopularyzowaniem tego wozu wśród jaknajwiększej ilości obywateli

W żaden sposób nie wyobrażam sobie dokonania tego olbrzymiego dzieła przez kapitał prywatny, gdyż ze zrozumiałych względów przedsiębiorstwo prywatne dbałoby przede wszystkim o własne dobro.

Zrealizowanie tego może tylko dokonać instytucja państwowa, zakrojona na skalę Gdyni lub COP-u, gdzie dobro sprawy będzie naczelną linią wytyczną.

Nie upieram się przy tym że powinna powstać taka instytucja, jaką ja projektuje, ale stwierdzam, że bez podobnej, zależnej tylko od najwyższych czynników w Państwie — powstanie wozu ludowego, przynajmniej w bliskiej przyszłości pozostanie mrzonką, nie mówiąc już o innym sprzęcie motorowym, potrzebnym dla zwiększenia obronności i uprzemysłowienia gospodarczego kraju.

Z kolei przechodzę do omówienia szczegółów technicznych i ogólnych wymagań, jakie powinny być postawione:

Otóż taki wóz musiałby się nadawać do celów:

a) wojskowych,

b) pracy w naszych warunkach drogowych,

c) turystycznych,

d) taniej masowej produkcji

oraz musiałby być prosty, wytrzymały i tani w eksploatacji.

Pozatem musiałby być zapewniony zbyt conajmniej 25 — 35 tys. sztuk rocznie.

Jeżeli chodzi o szczegóły techniczne, to omówię tylko te, o których nie wspomina ppłk. Bizoń, względnie te, które wyobrażam sobie ze względu na charakter tego wozu nieco odmiennie od Autora.

1) Podnośnik na przedzie i tylny zderzak aby umożliwić:

a) szybką zmianę gum,

b) udostępnić nawet w warunkach polowych dobrą konserwację wozu;

2) Silnik 4-o suwowy górnozaworowy, chłodzony powietrzem o mocy 30—40 K.M.

uzasadniam to następująco:

a) w naszych warunkach drogowych i atmosferycznych potrzebny jest mocny i sprawny silnik,

b) chłodzenie powietrzem usuwa stały kłopot z chłodnicą w zimie,

c) brak wody w silniku — usuwa całkowicie ewentualność rozsadzenia zespołów silnika w zimie,

d) silnik górnozaworowy i mocny daje nam dwa czynniki konieczne w dzisiejszym życiu: szybkość i zryw, a wiadomo — czas to pieniądz;

3) szybkość maksymalna około 110 klm/godz., gdyż przy takiej maksymalnej granicy szybkości — daje nam możność eksploatowania wozu w granicach do 90 klm/godz. bez szkody dla motoru i przedłużając jednocześnie żywot wozu — przez wykorzystanie tylko części jego mocy i szybkości;

4) karoseria — samoniosąca — opływowa — model kareta (zamknięta) daje nam to następujące korzyści:

a) zmniejszenie wagi,

b) zwiększenie szybkości,

c) zmniejszenie kosztów produkcji;

5) niezależne zawieszenie przodu systemu „Dubonnet" daje nam to:

a) możność dobrego przebywania nawet złych odcinków dróg,

b) ze względu na prostotę i trwałość konstrukcji zawieszenia — również potanienie kosztów produkcji.

UWAGA REDAKCJI: Niezależne zawieszenie „Dubonnet“ zostało już zarzucone przez Amerykę oraz wychodzi z użycia w produkcji Europejskiej).

6) Hydrauliczne hamulce dla:

a) bezpieczeństwa,

b) zwiększenia sprawności.

Teraz jeszcze, po omówieniu szczegółów technicznych, chciałbym zaproponować rozwiązanie najbardziej czułej strony — a mianowicie kwestię zapewnienia pewnego minimalnego zbytu przez wytwórnię — a możnością kupna jaknajszerszych warstw społeczeństwa..

Zawsze godzi się brać przykład od tych, którzy mają pewne zagadnienia już celowo rozwiązane — więc wspomnę o systemie sprzedaży wozu ludowego — że każdy kto chce nabyć tak zw. „K. D. F.“, musi tygodniowo wpacić aż 6 MK! co na naszą walutę wynosi około 10 zł. t. j. 40 zł. miesięcznie!

Czy trzeba jeszcze wspomnieć o tem, że ilość zamówień na wóz ludowy w Niemczech wzrosła w ciągu niespełna roku do 750 tysięcy?

(UWAGA REDAKCJI: Szeroko mówi się o tym zagranicą, że zapisy na „K.D.F.“ są przymusowe i stanowią ukrytą formę pożyczki wewnętrznej).

Zresztą jeśli nie tak — to można inaczej wprowadzając podatek motoryzacyjny — który nie byłby niczem innym jak przymusową formą motoryzacji kraju.

Dla takich ważnych celów nie należy się wahać przed radykalnymi środkami — w myśl zasady „Salus Reipublicae Suprema Lex“.

Sądząc po zainteresowaniu się grona znajomych i automobilistów treścią artykułu p. ppłk. Bizonia, przypuszczam, że cel do jakiego Autor zmierzał, został w całej pełni osiągnięty.

Dwa typy wozu turystycznego

Roman Potocki

Z największą przyjemnością i zadowoleniem przeczytałem w Touringu artykuł p. pułk. Bizonia, omawiający sprawy motoryzacyjne interesujące tak bardzo nietylko mnie ale, sądzę, i cały ogół naszych automobilistów.

Ponieważ mieszkam stale na wsi, gdzie błoto, złe drogi i zaspy śnieżne, stały się mym chlebem codziennym, więc opieram swe wnioski na setkach tysięcy kilometrów przejechanych w tych warunkach.

Panu Pułk. Bizoniowi rozchodzi się o wóz popularny — powiedzmy tani, a zarazem nadający się do celów służby wojskowej. Otóż mnie zwykłemu cywilowi wydaje się, że są to dwie różne rzeczy i że opisany przez p. Pułkownika model wprawdzie mógłby być wprowadzony w pewnym procencie do Armii, jednak nie sprosta trudom wojskowym na dużych przestrzeniach. Trzeba go więc przeznaczyć głównie do użytku cywilnego, gdzie stałby się dobrym, wygodnym i tanim środkiem lokomocji i gdzie zjednałby w najkrótszym czasie największą ilość nowych adeptów automobilizmu.

Przewiduję 2 typy:

Typ I. opisany przez p. Pułk. Bizonia z tem, że miałby:

a) niezależne zawieszenie 4 kół,

b) zapał z magneta,

c) o ile możności górny rozrząd,

d) solidna, trwała i całkowita osłona całego podwozia od błota i takie same zabudowanie wszystkich przewodów elektrycznych.

Byłby to typ tani, służący do jaknajszerszego rozpowszechnienia automobilizmu i dostępny bez wielkich formalności dla wszystkich, podkreślam to z naciskiem, na raty. Spłaty musiałyby być nie ułożone szablonowo, ale trzebaby je dostosować indywidualnie do możności każdego nabywcy.

II. typ: musiałby również być tani i dostępny wszystkim, trzeba by odpowiadał już bardziej potrzebom Armii.

Typ ten byłby: małolitrażową, solidną i szybką sześciocylindrówką, z góry sterowaną, zapał z magneta. Niezależne zawieszenie 4 kół. Hamulce hydrauliczne. Centralne smarowanie. Limuzyna aerodynamiczna, ładnie, raczej sportowo wykończona. Podwozie kompletnie osłonięte od błota. Kształt wachlarzy taki, by uniemożliwić dostanie się błota na szyby. Szczegóły rozmieszczenia szyb pozostawiam w ramach normalnych wymogów estetyki, potrzebom wojskowym. 2 koła zapasowe, podnośnik Vigot, wzgl. wbudowany i t. d.

Jednym słowem, byłby to wóz w rodzaju dawnego A. D. R. a tylko grubo tańszy, oszczędniejszy i zmodernizowany.

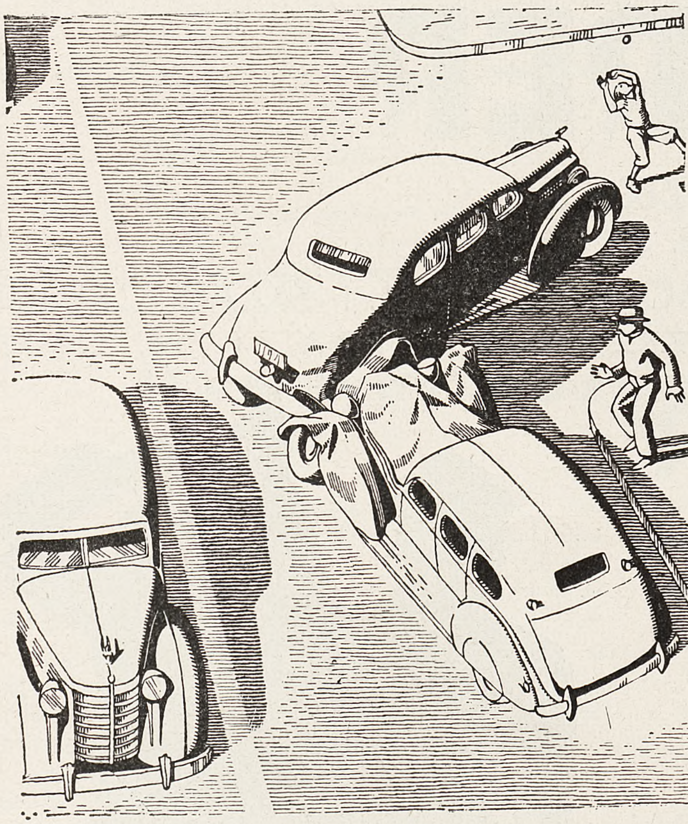
Przed wprowadzeniem jakichkolwiek nowych modeli uważałbym za korzystne wypróbowanie przez całkiem prywatnych automobilistów praktyków kilku czy kilkunastu wozów w celu zebrania spostrzeżeń. Próby te byłyby uzupełnieniem jazd fabrycznych praktykowanych przed wypuszczeniem nowych serii. Zapewne fabryki przez postawienie do chwilowej dyspozycji kilku czy kilkunastu wozów w różnych częściach kraju nie poniosłyby straty, a obserwacje i jazdy byłyby przeprowadzane w ścisłym kontakcie z fabryką i ewentualnie pod kontrolą PTK.

To byłoby te parę myśli rzuconych jeszcze w sprawie poruszonej przez p. ppłk. Bizonia.

Inż. Bohdan Lubiński

Odwrotna strona obrazka

Niedawno byłem świadkiem przykrego wypadku na jednej z bardziej ruchliwych ulic stolicy. Samochód przejechał przechodnia i, choć skończyło się na potłuczeniu i po-

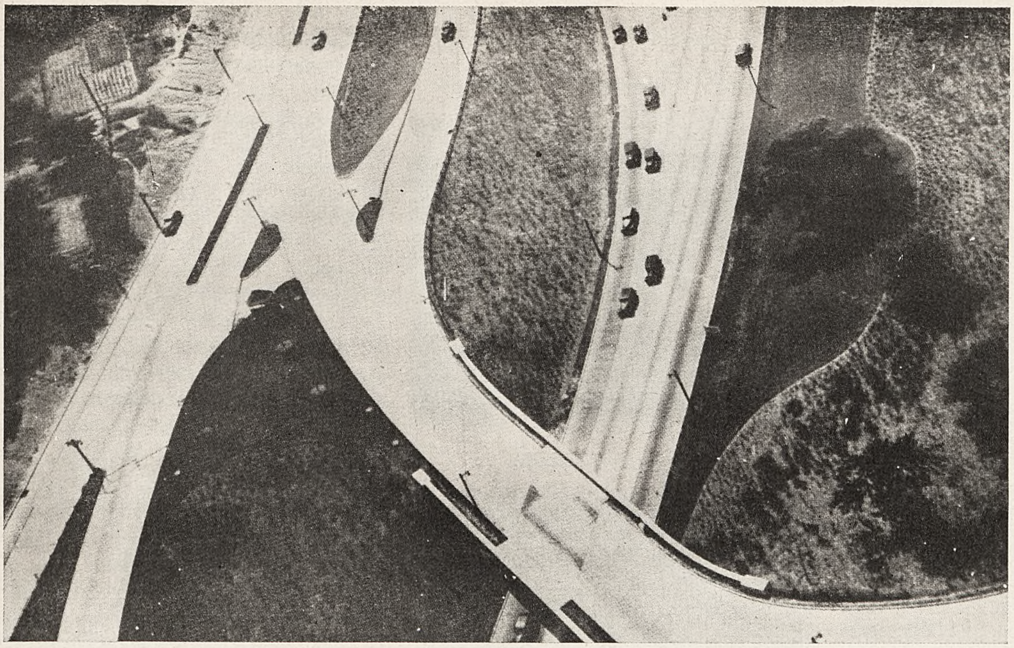


w/g „Life".

wierzchownych obrażeniach, to jednak fakt pozostał faktem: — przechodzień na ruchliwej jezdni, w miejscu niedozwolonym pozostaje niepisanym panem tej jezdni, a kierowca samochodu jest intruzem z reguły jadącym za prędko. — Może to i słuszne? — Przy powolnym ruchu możliwość wypadku jest niewątpliwie zmniejszona, a jeżeli samochód stoi, to prawdopodobieństwo przejechania kogoś maleje do zera. — Dlatego wydają się słuszne zarządzenia ograniczające szybkość jazdy i pilnowanie tych zarządzeń przez odnośne organa porządkowe. „Dnie grozy" mające za zadanie chwytanie niesfornych kierowców, którzy przekroczyli świętą granicę 40 km. na godzinę, sądy pod lipą i pościgi w „przebranych" taksówkach mają swoją rację bytu jeżeli chodzi o utrwalenie prestige'u zarządzeń administracyjnych i doraźny dochód z kar; — nie dają natomiast spodziewanego efektu jeżeli chodzi o zmniejszenie się ilości wypadków na jezdni. — Tu właśnie należy spojrzeć na ten obrazek — z odwrotnej strony.

Czy trzymanie się szybkości maksymalnej 40 km/g. to jest około 25 — 30 km/g. szybkości przeciętnej, zmniejsza możliwość wypadków? Czy jest do pomyślenia aby samochód służył po to, żeby nim jeździć powoli? Czy pójście po linii najmniejszego oporu i przystosowanie ruchu do jezdni zamiast jezdni do ruchu jest słuszne?

Odpowiedzią we wszystkich wypadkach jest: — „nie"! Przyczyny wypadków leżą zupełnie gdzieindziej i problem ruchu poddany w Ameryce i Anglii poważnym badaniom odkrył zupełnie nowe i diametralnie różne poglądy na tę sprawę niż to się dotychczas wydawało. — W Ameryce sprawą tą zajmuje się specjalny instytut badań ruchu, którego przewodniczący w piśmie „Life" podał niezwykle ciekawe materiały nowoczesnych poglądów na regulację ruchu ulicznego dążących w pierwszym rzędzie do dwuch podstawowych celów: — zwiększenia przelotności dróg i zmniejszenia ilości wypadków. Rozwój motoryzacji przybrał w okresie powojennym tempo niespotykane w innych działach przemysłu. Wystarczy przytoczyć, że w Stanach Zjednoczonych A. P. ilość samochodów kursujących po drogach publicznych wynosiła w 1938 r. około 30 milionów jednostek, co podzielone na całkowitą długość dróg bitych daje około 5 samochodów na 1 klm. drogi! W Anglii stan ten jest jeszcze gorszy, bo wynosi przeszło 7 jednostek zmotoryzowanych na 1 km. drogi bitej. W Polsce cyfra ta jest nieco mniejsza i wynosi około pół samochodu na 1 km. drogi bitej). Jesteśmy w tym szczęśliwym położeniu, że sprawa regulacji ruchu ogranicza się w Polsce do Warszawy i paru większych miast prowincjonalnych i nie stanowi jeszcze problemu o tak wielkiej wadze jak to ma miejsce np. w Anglii. Tam, gdzie nasilenie motoryzacji szło w stosunku geometrycznie proporcjonalnym do czasu, unormowanie ruchu i przygotowanie dróg nie nadążyło za samochodami i stworzyło paradoksalną sytuację: — samochody nie mają po czym jeździć. Bo przecież normalna szosa — nawet o doskonałej nawierzchni, to droga dla ruchu konnego i pieszego, dla wehikułów których szybkość przelotowa nie prze-

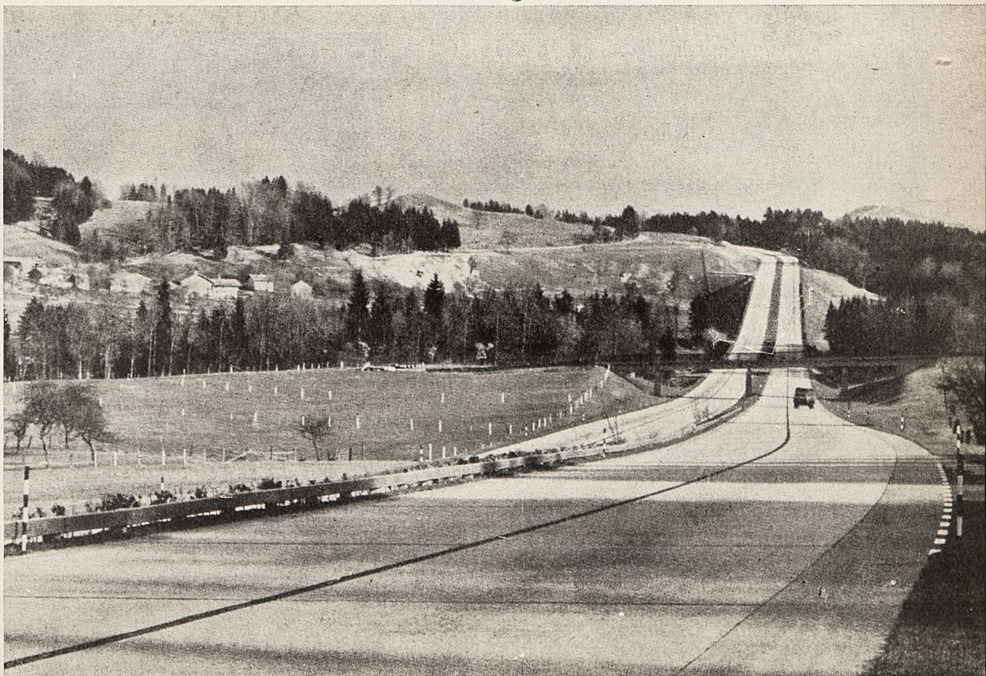


Nowy York. Droga przelotowa podmiejska tzw. „parkway".

kracza 15 km. na godzinę. Wkroczenie na nią samochodu w niczym nie zmieniło samej drogi. Samochód jeździ po terenie dla niego nieodpowiednim i tak nieprzystosowanym do ruchu zmotoryzowanego jak nieprzystosowanym jest tor kolejowy do ruchu pieszego i konnego.

Tymczasem ciągle zwiększająca się ilość samochodów i ich szybkość stworzyła na drogach publicznych chaos spowodowany różnorodnością ruchu i sprzecznymi założeniami celów do których służą poszczególne jednostki na jezdni. Nic łatwiejszego jak przystosować szybkość „intruzów" do szybkości „tubylców" na jezdni. Samochód nie jest dla harców mącących spokój spacerujących obywateli i frywolnych rowerzystów, którzy tu byli dawniej. Nałożono więc kagańce na samochody, oblepiono je jak choinki różnymi oficjalnymi bakaliami i, wobec wzmagającego się nasilenia ruchu, obstawiono jezdnie różnokolorowymi światełkami. A intruz rozrósł się w potęgę z którą trzeba się liczyć. Dał pracę milionom ludzi, stworzył wielki przemysł, rozwinął dobrobyt i dał Państwom źródło dochodów i sił obronnych. Tylko na jezdni, nic się nie zmieniło. Kolorowe światełka pozwoliły na zmniejszenie „korków" na skrzyżowaniach i niewątpliwie wprowadziły pewien porządek w ruchu; ograniczenie szybkości — zmniejszyło przelotowość arterji, ale tam gdzie droga była nadal drogą do której każdy miał prawo, — żadne zarządzenia nie zmniejszyły ich zasadniczej przyczyny: — wypadków.

W Ameryce było w 1937 r. 40 tysięcy wypadków śmierci na jezdni; w Anglii sprawa ma się równie źle; a przecież trudno przypuścić aby zarówno umiejętność prowadzenia samochodów jak i stara i wytrawna organizacja ruchu były aż tak złe. Musimy pamiętać, że w ruchu biorą udział ludzie, a więc jednostki indywidualne, których reakcja na jezdni nie zawsze idzie w tym samym kierunku. Trzeba więc stworzyć takie warunki aby indywidualizm zmniejszyć do minimum nie zmniejszając szybkości ruchu, która przecież jest podstawowym założeniem samochodu. Obecny system regulacji ruchu warunków tych nie stwarza, natomiast zmniejsza przelotowość do tego stopnia, że celowość samochodu staje się problematyczną. Szybkość przeciętna w Nowym Yorku w 1898 roku wynosiła dla samocho-



Typowa autostrada.

dów około 30 km/g., w 1918 szybkość ta wzrosła do 38 km/g., w 1938 szybkość ta spadła znów do 30 km/g. mimo znaczne powiększenie szybkości maksymalnych samochodu i liczne zarządzenia regulacji ruchu. Jeżeli więc chodzi o handlową szybkość samochodu w mieście — to nic się nie zmieniło od 1918 r. Czterdzieści lat rozwoju motoryzacji — a poruszamy się tak samo powoli. Coś tu się nie zgadza!

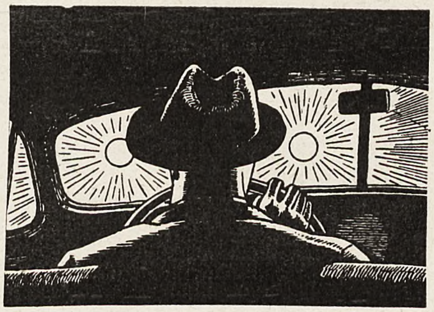
Dr. Mc. Clintock, szef instytutu badań ruchu St. Zj. A. P. stwierdza, że chociaż szybkość podstawowa samochodów stale wzrasta, szybkość przeciętna w okręgach handlowych zmniejszyła się do 25—30 km/g. Policja bezradnie patrzyła na wzrost nieszczęśliwych wypadków, których ogólna cyfra za ostatnie 15 lat doszła do 500.000 zgonów. Ruch na drogach publicznych porównywa on do ruchu wody w korycie, Jednak krople wody idą w kierunku nakazanym przez prawa przyrody i nie popełniają błędów opartych na indywidualizmie. Dlatego drogi muszą być takie aby zmniejszyć element indywidualizmu ludzkiego do minimum.

Oczywiście, że przystosowanie ulic miejskich do potrzeb ruchu, — tak aby usunąć przechodniów z bezpośredniego sąsiedztwa jezdni, wybudować dwupoziomowe skrzyżowania i wprowadzić udogodnienia dla szybkiej i bezpiecznej jazdy, — jest prawie niewykonalne. Jednak można i należy iść w kierunku wytyczenia arterii przelotowych i objazdowych, które dałyby możność szybkiego dotarcia do dzielnicy żądanej, gdzie już na małej przestrzeni ruch odbywał by się w warunkach konserwatywnych przy zmniejszonej szybkości i z zastosowaniem mniej radykalnych systemów regulacji.

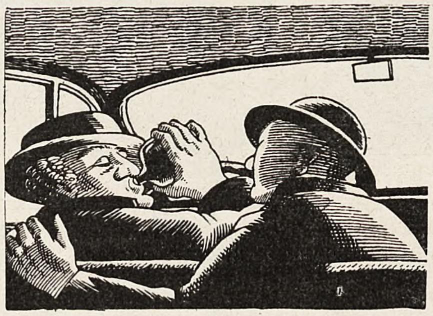
Można również w pierwszym rzędzie, ujednostajnić rodzaj ruchu, usunąć konie, wózki ręczne, tramwaje i wszelkie zawalidrogi — z jezdni

Te zasady powinny znaleźć zastosowanie w planowaniu nowych dzielnic i przebijaniu nowych arterii. W przewidywaniu wzmożonego ruchu w przyszłości powinny już znaleźć się w budowie nowe arterie oparte na podstawach najbardziej nowoczesnych. Niestety sprawy te stają się aktualne dopiero wtedy, gdy nasilenie ruchu grozi katastrofalnymi trudnościami. Zarówno Londyn jak i Nowy-York znajdują się w tym położeniu. Zaczęto więc budować objazdy i arterie przelotowe, jednak kosztem niesłychanych trudności technicznych i terenowych. Nie mówiąc już o kosztach rzeczywistych, które mogły być wydatnie zmniejszone, gdyby władze urbanistyczne były bardziej przewidujące.

Czynnik indywidualny jako pośrednia przyczyna wypadków.



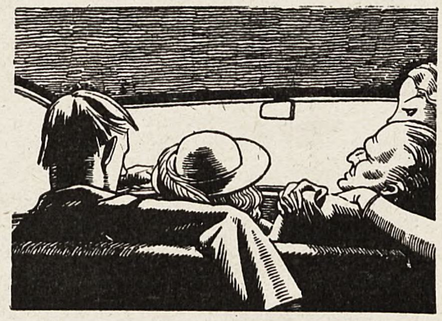
Oślepiające światła.



Alkohol.



Papieros.



Przeciążenie.

Dr. Mc Clintock podaje cztery zasadnicze przyczyny wypadków polegających na „tarciu" między „kroplami płynu", którymi są samochody na jezdni:

1. Tarcie ruchu idącego w tym samym kierunku.
2. Tarcie jednostek płynących w przeciwnych kierunkach.
3. Tarcie na skrzyżowaniach.
4. Tarcie jednostek w ruchu z obiektami stałemi i ruchem pieszym w bezpośrednim sąsiedztwie jezdni.

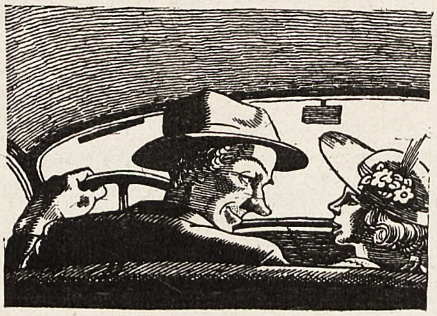
Okazuje się, że najwięcej wypadków, bo 44% spowodowanych jest brakiem ujednostajnienia ruchu idącego w tym samym kierunku, jeżeli chodzi natomiast o wypadki na skrzyżowaniach — to dają one 19%; pozostałe 37% dzieli się między poz. 2 i 4. Żeby więc zmniejszyć przyczyny wypadków należy stworzyć system dróg przeznaczonych tylko dla samochodów, w których powyższe cztery przyczyny zostaną usunięte, względnie zmniejszone. Oczywiście zupełne zabezpieczenie przed wypadkami nie jest możliwe, póki ludzie prowadzą samochody, jednak już normalne autostrady amerykańskie i niemieckie wykazały zmniejszenie się wypadków do 3% ich ilości na drogach zwykłych, przy równorzędnym powiększeniu szybkości przelotowej o 100%.

Nowoczesna teoria regulacji ruchu idzie w kierunku stworzenia warunków jazdy gdzie:

1. Jezdnia jest przeznaczona tylko dla jednego typu ruchu.
2. Ruch jest podzielony pasem ochronnym na dwa przeciwne kierunki.
3. Skrzyżowania są dwupoziomowe lub objazdowe.
4. Wszelkie obiekty stałe i piesi są usunięci z bezpośredniego kontaktu z jezdnią.

Założenia powyższe poparte odpowiednim oświetleniem jezdni, ostrymi zarządzeniami co do świateł samochodowych, stanu hamulców i opon oraz poważnym, stałym badaniem przyczyn wypadków dadzą podstawy rozwoju trakcji samochodowej opartej na zasadzie „bezpiecznej szybkości". A teraz spróbujemy zastosować te zasady do warunków terenowych w których motoryzacja znajduje się dopiero w fazie początkowej i gdzie nasilenie ruchu nie stwarza jeszcze naglącego problemu. Znajdujemy się właśnie w tym, do pewnego stopnia wygodnym położeniu, że możemy przy rozwiązaniu naszych problemów regulacji ruchu, uniknąć błędów i kłopotów, przez które przeszły kraje w pełni zmotoryzowane.

Nie może tu być mowy o budowie autostrad i przebijaniu arterii przelotowych przez gęsto zabudowane dzielnice, ale możemy myśleć o przyszłości przy projektowaniu nowych dzielnic i budowie lub remoncie magistrali międzymiastowych. Podział jezdni, oddzielenie ruchu pieszego, dwupoziomowe skrzyżowania i odpowiednie oświelenie mogą i powinny już być brane pod uwagę przy projektowaniu nowych dróg. Zastosowanie przeciwpoślizgowych nawierzchni jest problemem równie ważnym i nie wymagającym wyjaśnień. Możemy również zastosować te zasady bezpieczeństwa, które nie będąc kosztowne ani trudne dadzą już pewne podstawy zmniejszenia ilości wypadków, podstawy oparte na bardziej racjonalnych zasadach niż ograniczanie szybkości samochodów. A więc, w pierwszym rzędzie usunięcie z jezdni obiektów wywołujących niejednolitość jednostek ruchu. Chodzi tu oczywiście tylko o główne arterie śródmiejskie i te, które mają charakter przelotowy. Tramwaje, konie, wózki ręczne itp. nie mają tu miejsca. Ustalenie punktów postojowych, usunięcie z bezpośredniej bliskości jezdni budek, kramików, różnych słupów itp. to następny etap naszej troski o bezpieczeństwo ruchu. Dalej wchodzą w rachubę: — rygorystyczne przestrzeganie trzymania się prawej strony przez wehikuły wolno jadące, przestrzeganie przechodzenia przez jezdnię tylko w punktach do tego przeznaczonych, oddzielenie jezdni od chodnika pasem zieleni, ustawienie na skrzyżowaniach ulic bocznych z arterią główną, — ostrzegawczych świateł żółtych i zastosowanie na szosach ostrej kontroli zachowania się pieszych i wozów konnych. Ta kontrola musi być stała aby mieć charakter dydaktyczny, a nie tylko dorywczo fiskalny.



Rozmówki.



Zmęczenie.



Flirt.

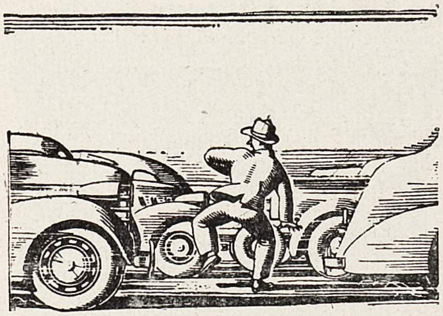


Marzyciel.

Musimy pamiętać o tym, że przechodzień na jezdni jest intruzem i ewentualny wypadek jest spowodowany jego obecnością w miejscu niedozwolonym a nie „harcami samochodowymi". Samochód jadąc z szybkością 40 km. g. zatrzymuje się normalnie na 8 m.; w razie więc powstania bezpośredniej przyczyny wypadku sama szybkość samochodu gra już rolę podrzędną. —chyba, że ją zmniejszymy do tempa wozu ciągnionego przez woły.

Jeszcze jednym ważnym problemem jest sprawa poślizgu na jezdni. — Każdy automobilista wie jak łatwo o zarzucenie lub „sanki" przy hamowaniu na mokrej jezdni. O tym powinny w pierwszym rzędzie pamiętać organa ruchu, bo automobiliści doskonale sami pamiętają. Również polewanie ulic o na-

wierzchni gładkiej nie powinno mieć miejsca. Umyć i oczyścić ulicę wczesnym rankiem a potem zostawić na łasce Boskiej. Lepsze śmiecie na jezdni niż awarie idące bezpośrednio za polewaczką. Za to kocie łby, szczególnie w mieszkalnych dzielnicach na peryferiach miasta mogły by mieć częstszy kontakt z wodą. Skrapianie nawierzchni gładkich nie ma jednak nic wspólnego z ich myciem i czyszczeniem, a niewątpliwie zwiększa w znacznym stopniu możliwość wypadku.



Ryzykant.

Tak wygląda odwrotna strona obrazka. Musimy jednak przyznać, że zarówno ważność tych spraw jak i należne miejsce automobilizmu w życiu gospodarczym znalazło odpowiednie zrozumienie u społeczeństwa i władz. — Samochód z intruza staje się władcą jezdni, a walka z nim przeobraża się w przyjaźń i współpracę. — Bezstronne badanie *przyczyn* wypadków zajmuje miejsce stereotypowego wyroku: — samochód przekroczył dozwoloną szybkość. Dziś już zastanawiamy się, czy rzeczywiście wypadku można by uniknąć gdyby „przekroczenie szybkości dozwolonej" nie miało miejsca, czy zasad regulacji ruchu nie należy oprzeć na wynikach wnikliwych badań tego niezwykle ważnego zadania. Rozwiązaniem tego zagadnienia nie jest *wstrzymanie* ruchu, lecz utrzymanie go w stanie płynności przy możliwie największej, rozsądnie bezpiecznej szybkości.



Zdzisław Wójtowicz

Zakopane — raj turystyczny

Wielkie inwestycje turystyczne, dla wszystkich otwierają Tatry

Zakopane nazywano popularnie zimowym salonem Polski. Nie było w tym określeniu przesady, wręcz przeciwnie — dużo ścisłości.

Zakopane było salonem, w którym przebywać nie wszystkim było wolno. I nie dlatego, że to był salon niezwykle wykwintny, przeznaczony jedynie dla szczęśliwych wybrańców, lecz zgoła dlatego, że nie wszyscy chcieli i mogli z tego salonu korzystać.

Zakopane w pierwszych latach Niepodległości kształtowało się jako miejscowość wypoczynkowa i kuracyjna. W następnych latach wybrały je sobie za stolicę sporty zimowe, lecz dopiero wybudowanie kolejki linowej na Kasprowy Wierch, która tyle hałasu w publicystyce wywołała, stworzyło wartość użytkową Zakopanego i gór dla narciarstwa.

W historycznym rzucie inicjatywa wiceministra Bobkowskiego, który dla budowy kolejki linowej najwięcej energii i twórczej zapobiegliwości poświęcił, inicjatywa otwarcia Kasprowego dla mas narciarzy i turystów, stanowi moment przełomowy.

Bo jakże było do tej właśnie chwili? Zjeżdżali się ludziska, łaknący gór, do Zakopanego, osiadali w jakimś pensjonacie, lub sanatorium, z okna tęsknym wzrokiem spoglądali na Giewont, odwalali wycieczkę do Kuźnic, doliny Strążyskiej, Kościeliskiej.

Już taternikiem zwał się ten, kto wybrał się na Giewont i był w Morskim Oku. Większość dreptała po Krupówkach, łykała czarną kawę u Trzaski i wytrząsała swą energię w nowoczesnych tańcach na parkiecie.

Ktoś jeszcze wprawdzie zrobił wypad do Hali Gąsienicowej, bywał na Kalatówkach, ale skoro wrócił prawił o wycieczce, jak o egzotycznej wyprawie i... znów z trudem utrzymywał równowagę na oślizgłych Krupówkach, a gdy była odwilż mieszał breje na chodnikach, dusił się w zadymionych salach dancingowych i łasym okiem szukał flirtu. Bo jakże? Być w Zakopanem i wrócić bez przygody miłosnej?

W górach było pusto i głucho. Gody taternicze wyprawiali tylko specе i ci co góralskiego przewodnika suto opłacić mogli. Oni to właśnie krzyk podnieśli pod niebiosy, że morduje się Tatry, rozdzierali szaty, że nie masz już gór, gdy dzielni inżynierowie i zmyślni robotnicy polscy wielkie dzieło budowali z Kuźnic przez Myślenickie Turnie na Kasprowy Wierch.

Dziś pogodzili się z ową krzywdą i sromotą, a nawet radzi sami z kolejki linowej korzystają i widzą, że pożyteczne dzieło zostało wzniesione, bo otworzyło ono szlak górski dla wszystkich. Najmizerniejszy turystyczny nieboraczek mógł z tronu górskiego na Kasprowym spojrzeć na królestwo szczytów, zboczy, dolin i śniegów, na radującą wzrok i serce panoramę, a odetchnąć miodnym powietrzem, jak tylko oddychać można na podniebnych wyżynach.

Nieborak turystyczny zrównany został w prawach ze snobem taternicznym, co rozporządzał rynsztunkiem, niczem zdobywcy Himalajów. Wreszcie Zakopane, choć zaczynało się na Krupówkach, ale kończyło się na Kasprowym.

Rozrosły się i rozplątały w tysiączne zawoje szlaki narciarskie! „Deski" ze sprzętu honorowego na Krupówkach, obnaszane z podziwu godną cierpliwością, stały się rzeczą potrzebną i użyteczną, rozwierającą na oścież bramy do górskich uroczysk.

Zakopane przekształciło się z salonu Polski w przedsionek Tatr, który się szybko mija, by trafiać do celu w królestwie szczytów, hal i dolin.

Oto ten przełom, który dokonał się dzięki śmiałej inicjatywie i mazurskiemu uporowi. Dalszym etapem stały się wielkie inwestycje turystyczne, uroczyście otwarte tuż przed świętami Bożego Narodzenia przez ministrów gen. Kasprzyckiego, Romana i Ulrycha oraz wiceministrów Bobkowskiego i Korsaka.

Inwestycje te zbiegają się z Międzynarodowymi Mistrzostwami Narciarskimi (F.I.S.), ale nie można powiedzieć, by dla mistrzostw tych zostały stworzone. F. I. S. jedynie pewne roboty przyśpieszył. To, co zostało dokonane, jest dalszym ciągiem olbrzymiej pracy, której celem jest uprzystępnienie Tatr i Podhala dla najszerszych rzesz turystycznych, dla turystyki w przebogatej skali, formach i wymiarach, dla turystyki pieszej, kołowej i narciarskiej. Sądzić należy, że najważniejszą nowością w urzeczywistnionym programie inwestycyjnym jest fakt, że wreszcie wiele zrobiono dla turystyki kołowej i motorowej w Tatrach.

Trzy typy inwestycyj wchodzą tu pod uwagę: 1) inwestycje o charakterze państwowym (koleje, drogi),

2) inwestycje komunalne (ulice, kanały, elektrownie, szpitale i t. p.),

3) inwestycje o charakterze specjalnie turystycznym, budowane tylko dla ruchu turystycznego i będące zarazem czynnikiem atrakcyjnym, ten ruch turystyczny ściągają-

czym (kolejki, szlaki turystyczne i narciarskie, hotele, schroniska, garaże itp.)

Wszystkie te trzy typy inwestycyj zostały uwzględnione na terenie Zakopanego.

Nie wdając się w szczegóły wielkiego programu inwestycyjnego, omówimy jedynie urządzenia turystyczne, a mianowicie: kolejkę na Gubałówkę, wyciąg saniowy z Hali Gąsienicowej na Kasprowy, garaż Ligi Popierania Turystyki, stadion narciarski pod Krokwią, Hotel Turystyczny na Kalatówkach i Bazar Przemysłu Ludowego w nowowybudowanej sali domu Związku Górali, który mieści wielkie biuro obsługi turystycznej.



Zakopane. — Garaż Ligi Popierania Turystyki.

Górska kolej widokowa na Gubałówkę.

Górska kolej widokowa na Gubałówkę jest największą z obecnych inwestycji zakopiańskich. Jest to kolej linowo - terenowa, posiadająca dla Zakopanego, jako uzdrowiska przede wszystkim, pierwszorzędne wprost znaczenie. Rola jej jest bowiem podwójna i nie ogranicza się do ściśle turystycznego udostępnienia szczytu Gubałówki, jako punktu widokowego oraz początku licznych zjazdów narciarskich lub pieszych przechadzek, lecz stanowi również otwarcie owej zupełnie dzielnicy dla przyszłej rozbudowy miasta.

Budowę tej kolejki rozpoczęto dnia 2 lipca r. ub., a ukończono ją w dniu 18 grudnia. Prace objęły torowiska o długości 1.350 m. i o różnicy poziomów około 300 m., budowę stacji dolnej i górnej oraz budynku restauracyjnego na szczycie.

Restauracja na Gubałówce, z której roztacza się jeden z najpiękniejszych widoków panoramicznych na Tatry, może pomieścić 250 osób. Wytworne dekoracje wnętrz i śmiała struktura architektoniczna czyni z niej jeden z najbardziej nowoczesnych lokali rozrywkowych.

Dla ruchu tyrystycznego kolejka na Gubałówkę stanowić będzie pierwszorzędną atrakcję. Już powolna jazda na zboczach Gubałówki pozwala na oglądanie rosnącej wciąż panoramy tatrzańskiej, która ze szczytu rozciąga się na całej szerokości Tatr od Murania po Osobitę. Przepyszny ten widok, dostępny do niedawna tylko po mozolnym trudzie wejścia na szczyt, staje się obecnie dostępnym dla wszystkich, którym siły lub brak czasu nie pozwalały na wejście na Gubałówkę.

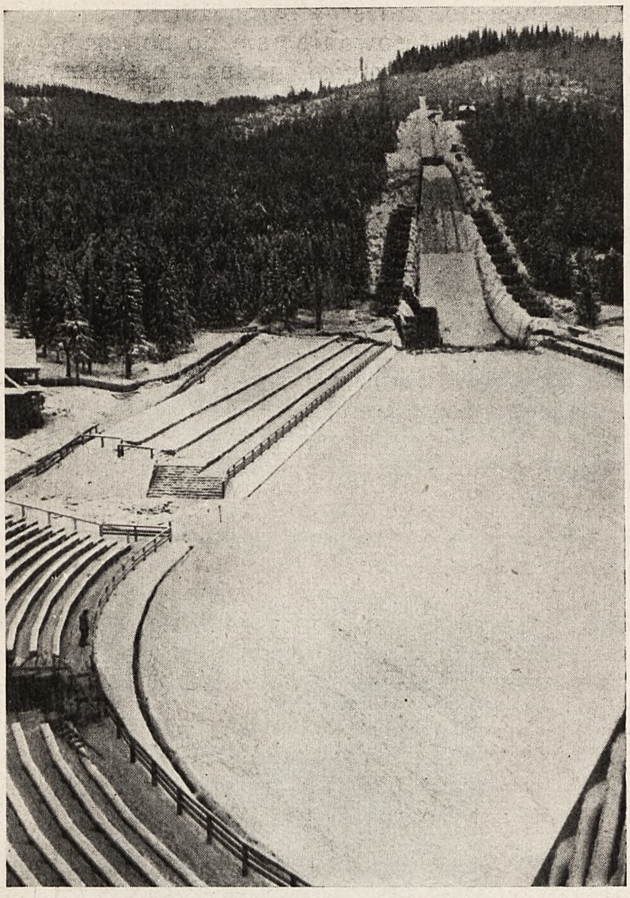
Kolejka umożliwi szybką zabudowę Gubałówki, która da Polsce wspaniałe, wysokogórskie osiedle klimatyczne.



Zakopane. — Na trasie kolejki górskiej na Gubałówkę.

Wyciąg saniowy na Kasprowy.

Jak była potrzebna kolejka linowa na Kasprowy świadczy najdobitniej fakt, że w pewnych okresach nie może ona sprostać zapotrzebowaniu, nie może przewieźć wszystkich turystów i narciarzy na szczyt. Nakazywało to wyszukanie środków zaradczych, które z jednej strony umożliwiłyby narciarzom korzystanie z dobrodziejstw kolejki i znakomitych terenów narciarskich Kasprowego, a z drugiej strony odciążyły kolejkę od nadmiernego naporu pasażerów.



Zakopane. — Stadion narciarski na Krokwi.

Rozwiązanie takie znaleziono w postaci wypróbowanych już od kilku lat w Alpach, zwłaszcza w Szwajcarii, wyciągów saniowych. Wyciąg taki, zainstalowany na Kasprowym, pozwalałby na szybkie i niemęczące pokonanie, najbardziej stromej części wzniesienia, skracając i ułatwiając w ten sposób znacznie powrót na szczyt, zresztą i za cenę znacznie niższą.

Liga Popierania Turystyki, która eksploatuje kolejkę linową, zainstalowała więc wyciąg w kotle Kasprowym, na zboczu, opadającym od stacji górnej kolejki linowej ku Hali Gąsienicowej, gdyż stok ten nadaej się znakomicie na takie urządzenie i łącząc się ze zboczem Beskidu, utrzymuje najdłużej szatę śnieżną, a więc zapewnia najdłuższy sezon narciarski.

Jak wygląda sam wyciąg? Jest to dwoje sań, o schodkowato rozmieszczonych ławkach, mieszczących każde po 16 osób. Sanie te zawieszone są na dwu przeciwważących się końcach liny, napędzanej motorem, umieszczonym w budynku górnej stacji kolejki linowej.

Sanie odbywają swą jazdę na trasie mierzącej około 300 m. długości przy 125 m. różnicy poziomów i do 70% nachylenia wprost po śniegu, odpowiednio ubitym i wyrównanym. Trasa wyciągu wybrana jest prostopadle po warstwie, tak że obsunięcie się w bok jest niemożliwe. Zapobiegają temu zresztą liny napinające, zakotwiczone u dołu.

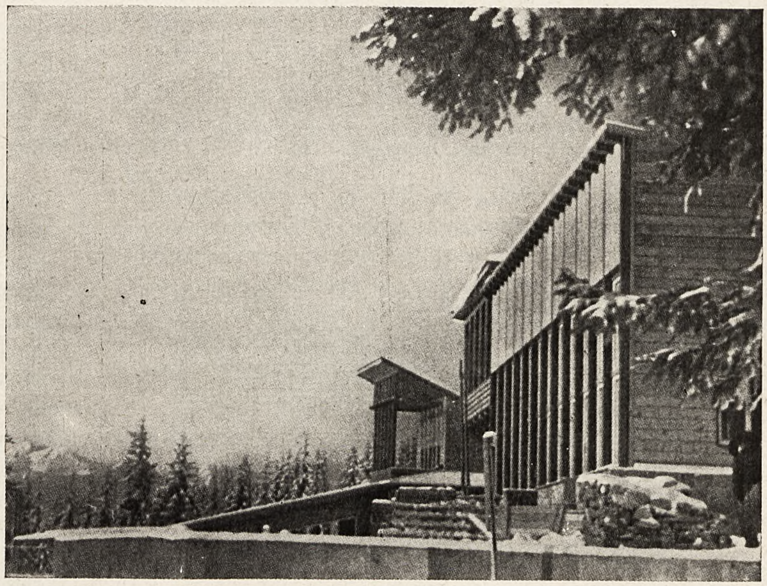
Sanie posiadają, obsługiwane przez prowadzącego mechanika, hamulce bezpieczeństwa, które działają w razie uszkodzenia napędu i uniemożliwiają obsunięcie się sań w dolinę. Jazda wyciągiem, jakkolwiek bardzo emocjonująca i efektowna, jest więc zupełnie bezpieczna.

Hotel Turystyczny T. T. N. na Kalatówkach.

Ciemną stroną turystyki w Polsce są hotele, których poprostu brak, albo przypominają jakieś średniowieczne zajazdy. Zakopane, mając przyrodzone warunki na prawdziwą alpejską stację turystyczną, cierpi również na brak hoteli. Pionierską inwestycją na tym polu jest Hotel Turystyczny na Kalatówkach, do którego prowadzi wygodna droga samochodowa z Kuźnic, połączonych takąż drogą z Zakopanem.

Hotel ten, który jest zarządzany przez Tatrzańskie Towarzystwo Narciarskie, jest gmachem o 5 kondygnacjach, zbudowanym całkowicie z materiałów trwałych, jak kamień, beton, klinkier i cegła, przy zastosowaniu najbardziej nowoczesnej izolacji dźwiękowej i cieplnej.

Styl jego, będący nowością w naszych górach, jest umiejętnym przyswojeniem wzorów alpejskich, sharmonizowanych znakomicie z terenem i otoczeniem. Styl ten był wprost jedyną ewentualnością budowy w sercu gór gmachu o tak znacznych rozmiarach,



Zakopane. — Stacja szczytowa kolejki górskiej na Gubałówkę.

przy uwzględnieniu warunków klimatycznych tam panujących.

Hotel mieści 40 pokoi dwuosobowych, urządzonych wygodnie, lecz nie wystawnie, oraz bardzo obszerne pomieszczenia zbiorowe, jak sale restauracyjne, barowe, klubowe i inne, konieczne w hotelu, który będzie z jednej strony samowystarczalnym niejako ośrodkiem życia sportowego i towarzyskiego, a z drugiej strony punktem docelowym licznych wycieczek i przechadzek.

Polana Kalatówki, na której został wzniesiony hotel, położona u stóp Giewontu na wysokości 1217 m., jest obecnie najłatwiej dostępną halą tarzańską w okolicy Zakopanego. Leżąc we wnętrzu gór o 400 m. wyżej od Zakopanego, posiada warunki klimatyczne i śniegowe znacznie korzystniejsze, niż samo Zakopane.

Hotel ten będzie wielką bazą narciarską, gdyż znajduje się na najlepszych terenach narciarskich Goryczkowej i Kondratowej.

Stadion narciarski pod Krokwią.

Przebudowana skocznia narciarska na Krokwi jest jedną z najpiękniejszych skoczni na świecie, której główną zaletą jest jej znakomite dostosowanie się do zbocza górskiego, co czyni z niej jedną z nielicznych skoczni w pełni terenowych.

Fakt, że skocznia nie posiada żadnych sztucznych nadbudówek i wież rozbiegowych, wpływa świetnie na samopoczucie skoczków, a tym samym na pewność i długość skoków. Pozwala ona teoretycznie na skoki 80-metrowe.

Sam stadion zbudowany w półkole obejmuie dwoma wielkimi trybunami wybieg pod skocznią. Dalsze trybuny, po dwanaście z każdej strony, pną się po obu stronach zeskoku. Całość obliczona jest na 3.000 miejsc siedzących i kilkanaście tysięcy miejsc stojących.

Na stadionie tym będą podczas F. I. S. rozegrane dwa konkursy skoków (do kombinacji i otwarty), oraz biegi płaskie: sztafetowy, na 18 klm. i 50 klm., których start i meta będą wyznaczone w środku stadionu. Pozwoli to publiczności wygodnie obserwować przebieg zawodów.

Garaż turystyczny L. P. T.

Garaż Ligi Popierania Turystyki w Zakopanem jest inwestycją pionierską, umożliwiająca Zakopanemu zajęcie na samochodowym szlaku podhalańskim pozycji kluczowej. Bez takiej inwestycji Zakopane byłoby tylko punktem przelotowym.

Garaż ten, obliczony na pomieszczenie 110 samochodów i 16 autobusów, pozwoli turystom, przyjeżdżającym pod Tatry, na zatrzymanie się i pełne poznanie całej krasy turystycznej Tatr i Podhala.

Garaż posiada obok dwu hal, ogrzewanych i wentylowanych, również najbardziej nowoczesną stację obsługi, wyposażoną w pełny warsztat reparacyjny, stację benzynową oraz hotel dla kierowców.

Nartostrady.

Wyposażenie turystyczne okolic Zakopanego uzupełnia szereg ścieżek i szlaków narciarskich. Popularne nartostrady, które są jednokierunkowe, regulują nadzwyczaj w ostatnich czasach dynamiczny ruch narciarski.

Turystykę letnią ułatwia ścieżka z Turni Myślenieckich na Kasprowy.

Cieszmy się więc, że Zakopane wypadło z roli zimowego salonu Polski. Lepszy jest raj turystyczny w Tatrach, niż salonowa komedyjka z „deskami" na Krupówkach.

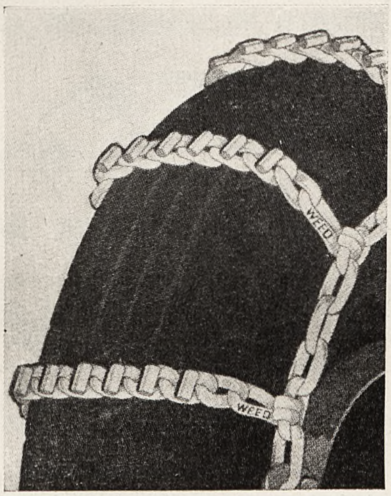
Kazimierz Podhorski-Okołów
Inż. dypl.

Samochód w jesieni i zimie*)

II

Śnieg, ten przyjaciel narciarzy jest jednym z wrogów jazdy samochodem. Łańcuchy śniegowe od dawna były właściwie jedynym środkiem pomocniczym dla walki ze śniegiem na drogach.

Niewygodne i niedoskonałe były jednak pierwsze łańcuchy, które zaczęto powszechnie używać jakieś 25 lat temu. Rwały się one bezustanku, niszczyły opony, a pęknięte ogniwa zmieniane podczas jazdy, uderzały w błotniki. W ostatnich latach zwrócono uwagę na wady zwykłych łańcuchów, starając się przystosować je po pierwsze do wa-



Rys. 1.
Łańcuch amerykański o ogniwach wzmocnionych.

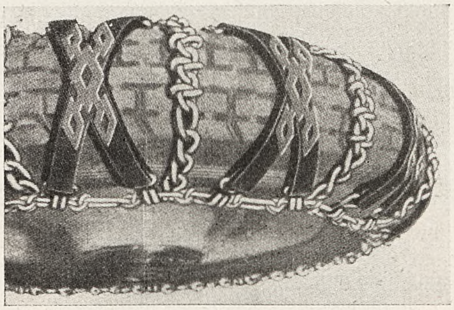
runków w jakich mają pracować, poza tym zaś usunąć szkodliwe działanie łańcuchów na opony.

Prócz tego uproszczono i ułatwiono sposoby nakładania łańcuchów na koła.

Wychodząc z założenia, iż niema i nie może być łańcuchów odpowiednich dla wszelkich warunków, skonstruowano inne łańcuchy dla pracy w głębokim śniegu, np. na drogach górskich, inne zaś dla użytku tam gdzie powłoka śniegowa jest płytką.

W celu zwiększenia zaczepności powiększono ilość ogniw poprzecznych, przyczym stosuje się, w szczególności dla wozów cięższych, ogniwa cementowane i specjalnie wzmocnione. Na rys. Nr. 1 pokazano łańcuch amerykański o wzmocnionych ogniwach. Wzmocnienia te zabezpieczają od poślizgu bocznego. Łańcuchy podobnej konstrukcji używa się bardzo często dla ciężkich wozów przemysłowych.

Również w Ameryce wypuszczono na rynek pierwsze łańcuchy gumowe. Na rys.



Rys. 2.
Łańcuch stalowo - gumowy dawnej konstrukcji.

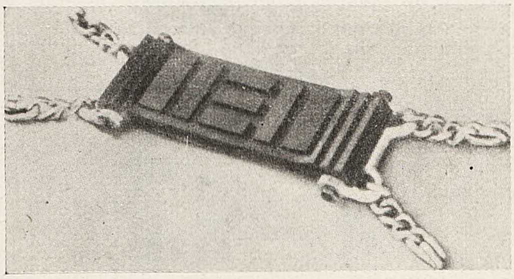
Nr. 2 — widzimy łańcuch kombinowany — gumowo-stalowy z przed lat pięciu. Dziś używa się przeważnie łańcuchów kombinowanych z profilowanymi członami gumowymi.

Takie profilowane paski (człony) przymocowane są do łańcucha prowadzącego przy pomocy krótkich złącz stalowych (patrz rys. Nr. 3).

Odwrotnie — istnieją również konstrukcje w których tulniki stalowe przeciwśnieżne zakłada się na łańcuch (pas) gumowy. Tulniki te można odejmować podczas jazdy na niezaniesionej drodze pozostawiając łańcuch gumowy na oponie.

W łańcuchach nowoczesnych usunięto prawie zupełnie szkodliwe działanie ogniw poprzecznych na opony dzięki zastosowaniu gumy na połączeniach ogniw z prowadzącym łańcuchem.

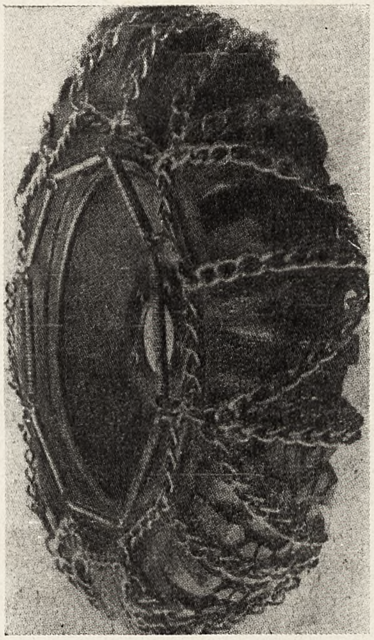
Dzięki użyciu odpowiednich materiałów nie potrzeba już stale naciągać łańcuchów —



Rys. 3.
Trzewik gumowy łańcucha f. Hetz.

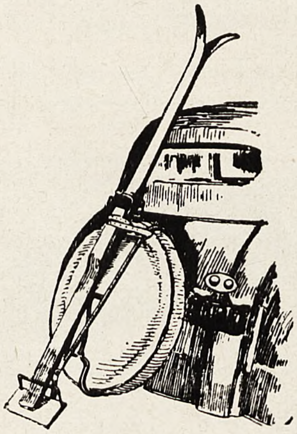
*) Patrz Nr. 12 Touring'u z grudnia 1938 r.

raz bowiem dobrze nałożone nie ulegają rozciąganiu. Uproszczono również nakładanie, jak również dzięki specjalnym zamkom osią-



Rys. 4.
Łańcuch z naprężaczem.

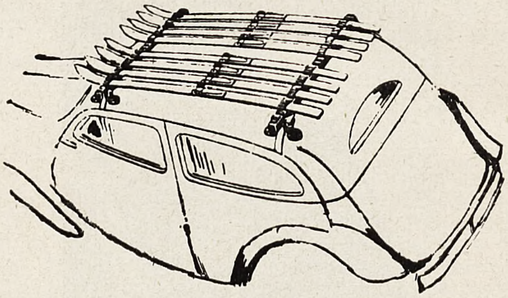
gnięto równomierne napięcie łańcuchów na oponach. To ostatnie jest bardzo ważne, łańcuchy bowiem powinny mocno przylegać do opon. Dlatego też przy nakładaniu łańcuchów gumowych lub też kombinowanych wypuszcza się nieco powietrza z opon, które później, po nałożeniu łańcuchów, dopompowuje się do normalnego ciśnienia. W każdym razie nałożenie i zdjęcie łańcuchów szczególniej na koła nowoczesnych wozów osłoniętych opływowymi błotnikami, jest jeszcze pracą dość skomplikowaną. Można jej uniknąć używając opon o profilach specjalnych.



Rys. 5.
Narty z tyłu wozu.

Są one pomocne jednakże w znacznie mniejszej mierze od normalnych stalowych łańcuchów, niezastąpionych na głębokim śniegu. Utrudniając jazdę samochodem, pozwalają one jednak na używanie wszelkich sportów zimowych.

Narty zajmują tu naturalnie przodujące miejsce. Jak je jednak zabrać ze sobą na samochód, aby ich nie zgubić, a jednocześnie nie zniszczyć samochodu. Kto posiada samochód i pozatym jeździ na nartach i chce samochodem dojeżdżać do terenów narciarskich, zrobi najlepiej wykosztowując się na specjalne urządzenie do umocowania nart przy samochodzie. Istnieje kilka typów takich przyrządów. Najprostszy polegający na umocowaniu nart na kole zapasowym z tyłu samochodu pokazano na rys. Nr. 5 Umieszczając jednak narty w ten sposób trzeba uprzednio sprawdzić czy koło zapasowe ze śrubami na których jest osadzone,

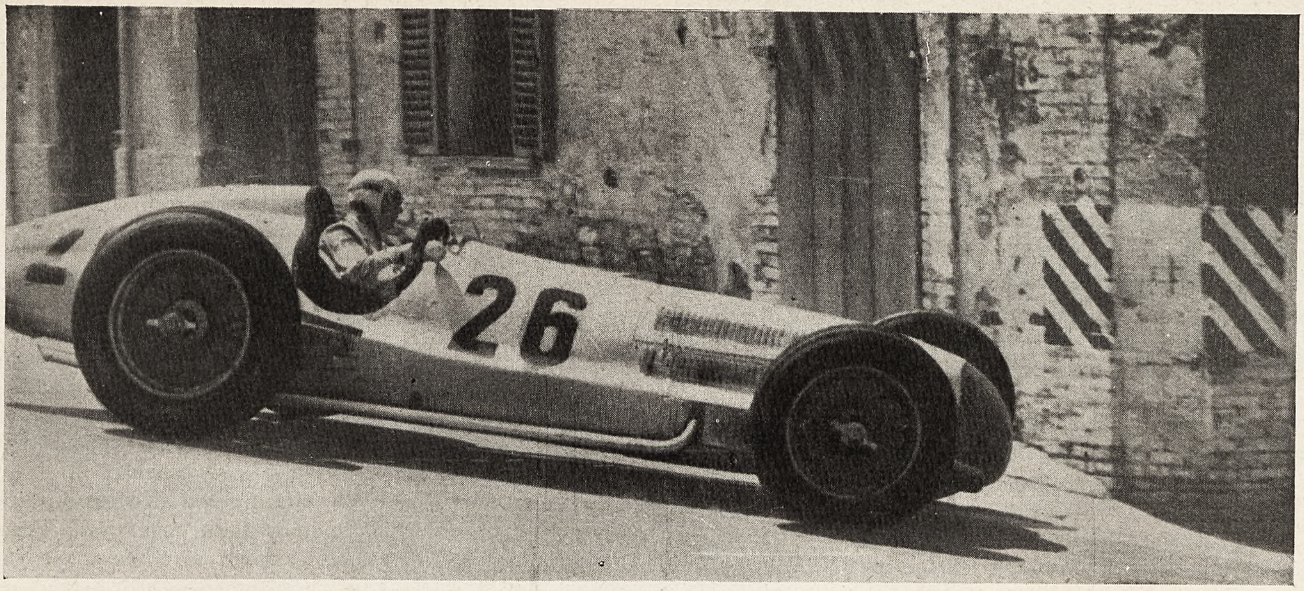


Rys. 6.
Umocowanie nart na dachu wozu.

może wytrzymać poniekąd jednostronne obciążenie nartami.

Dlatego też praktyczniejszym wydaje się umocowanie nart przy pomocy specjalnych klamer na błotniku i stopniu, a w wozach bez stopnia, klamrą do błotnika, końce zaś nart wsuwając do specjalnego futerału przyśrubowanego do dolnego końca błotnika.

Taki sposób nadaje się również do przewożenia nart w wozie otwartym. Kto ma limuzynę lub kabriolimuzynę, narty i różne przyrządy sportowe (np. saneczki) przewozić może najlepiej na dachu wozu. Służą do tego dwa poprzeczne pasy lub rzemienie do listwy znajdującej się nad oknami wozu. Pasy wykonywane są ze skóry na podkładzie filcowym lub też gumy. Karoserie wozów najnowszej konstrukcji przewidują wmontowanie takich pasów lub też odpowiednich listew wprost do dachu przy pomocy wpuszczanych w dach czterech śrub. Urządzenie to pozwala na przewożenie na dachu wozu nietylko nart, saneczek i t. p. — ale również wszelkiego rodzaju pakunków.



fot. J. Makowski. *MERCEDES.*
Caracciola dysponował w sezonie tegorocznym najsilniejszą wyścigówką o silniku 12 cyl. — 3 ltr. z kompresorem o mocy prawie 400 KM!!!

Janusz J. Makowski

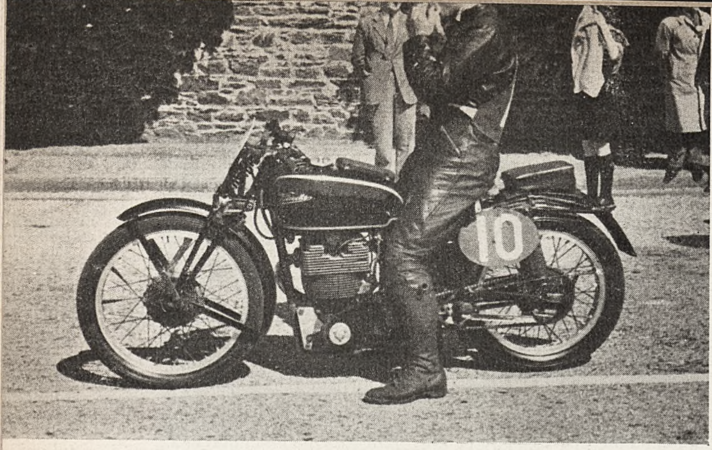
Bilans międzynarodowego sportu motorowego w roku 1938

Wyścigiem w Donington zakończono tegoroczne zmagania o prymat w sporcie automobilowym. Zakończono wielomiesięczną walkę bezapelacyjnym zwycięstwem samochodów niemieckich, osiągniętym wobec coraz bardziej przybierającej na sile konkurencji włoskiej i słabym akompaniamencie francuskim.

Kiedy reorganizowano niemiecki przemysł pojazdów mechanicznych, postanowiono — jako jeden z głównych punktów propagandy motoryzacyjnej w kraju i propagandy myśli konstruktorów niemieckich za granicami Rzeszy — rozbudować niemiecki sport motorowy. Przystąpiono do tych zadań nie tylko przez odpowiednie ustosunkowanie producentów do nowych zadań motoryzacyjnych kraju i propagandowych za granicą, lecz zorganizowano na nowych podstawach niemieckie sportowe życie motorowe. Narodowo - socjalistyczny korpus motorowy przejął organizację imprez sportowych i konkretnie zajął się szkoleniem nie tylko posiadaczy pojazdów mechanicznych, lecz również rozpoczął wychowywać i oswajać z samochodem... piechurów. Jak wspaniałe wyniki osiągnięto w tych dziedzinach, można stwierdzić przeglądając zestawienia osiągnięć niemieckiego sportu motorowego. Najlepszym obrazem wyników osiągniętych przez niemieckiego konstruktora i niemieckiego sportowca są zestawienia rezultatów międzynarodowych sportowych spotkań, które uwydatniają maksymalne możliwości i dodatnie osiągnięcia motorowego przemysłu i sportu w sensie wyszkoleniowym i propagandowym — podkreślam — w zastosowaniu na teren zagranicy i kraju.

Przystępując do dzieła rozbudowy motorowego sportu, postanowiono stworzyć w Rzeszy serię specjalnych maszyn wyczynowych, które po oddaniu w ręce wybranych zawodników pomogłyby wywalczyć należne im stanowiska. Opracowano 2 zasadnicze typy samochodów wyczynowych, z których wyprowadzono następnie kilka odmian dla wyścigów górskich, szosowych, torowych, wreszcie dla prób rekordowych. W dziedzinie motocyklizmu opracowano 4 wyczynowe typy, dla walk w kategoriach maszyn o pojemności silników 250, 350 i 500 cm³. Przeznaczono — podobno — dla każdej z dwuch niemieckich wytwórni samochodów wyścigowych po 4 miliony marek na wybudowanie i eksperymentowanie z wyścigowymi samochodami; nie mniejsze sumy wydano dla opracowania wyścigowych i rekordowych motocykli... Szaleńcze ataki niemieckich ekip motorowych na pozycje sportowe Włoch, Anglii, Francji, Belgii, Czech — zgniotły dosłownie opór motorowego sportu tych krajów, zamieniając jednocześnie teren wyścigów motorowych na rywalizację przemysłów. unicestwiając też tym samym charakter rywalizacji „czysto“ sportowej.

Zagadnienie „fabrycznego“ sportu motorowego nie jest wynalazkiem niemieckim. Już w dawnych czasach sukcesów francuskich Bugatti na wszystkich okrążeniach wyścigowych Europy i Ameryki — niektórzy zawodnicy stosowali maszyny o wyjątkowo kosztownie przygotowywanych silnikach. Zainteresowanie wytwórni maszyn propagandową stroną zwycięstw w sporcie motorowym spowodowało, że każdy poważniejszy uczestnik międzynarodowych



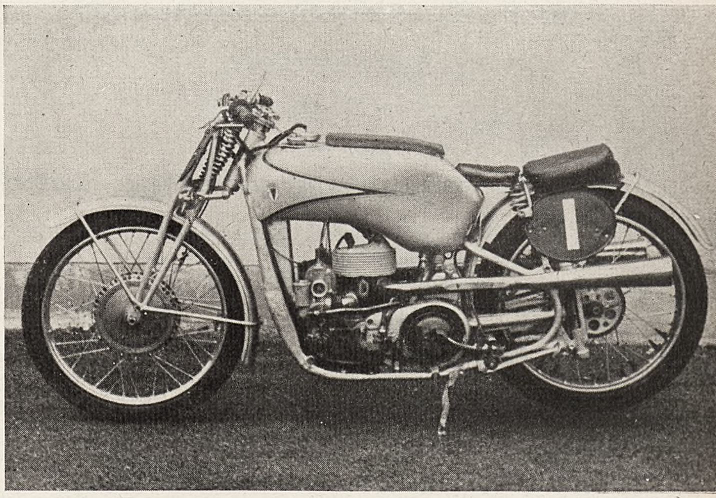
Najszybsza 350-ka sezonu VELOCETT (Anglia) — silnik 1 cyl. z wałkiem królewskim; zwracają uwagę olbrzymie żebra chłodzące głowicy i cylindra. Tylne koła resorowane.

imprez w mniej lub więcej oficjalnej formie korzystał z pomocy fabryk.

Przyjrzyjmy się wynikom, osiągniętym tylko w ubiegłym sezonie przez maszyny różnych krajów, przyjrzyjmy się nieco konstrukcji poszczególnych wyścigówek a zrozumiemy, gdzie leży tajemnica niemieckich sukcesów i niepowodzeń innych krajów. W rozważaniach tych należy wziąć pod uwagę ze strony niemieckiej konstrukcje: Mercedes i Auto-Union, ze strony włoskiej: Alfieri Maserati i Alfa-Romeo, ze strony francuskiej: Delahaye i Talbot, wreszcie ze strony angielskiej: E. R. A. i M. G.

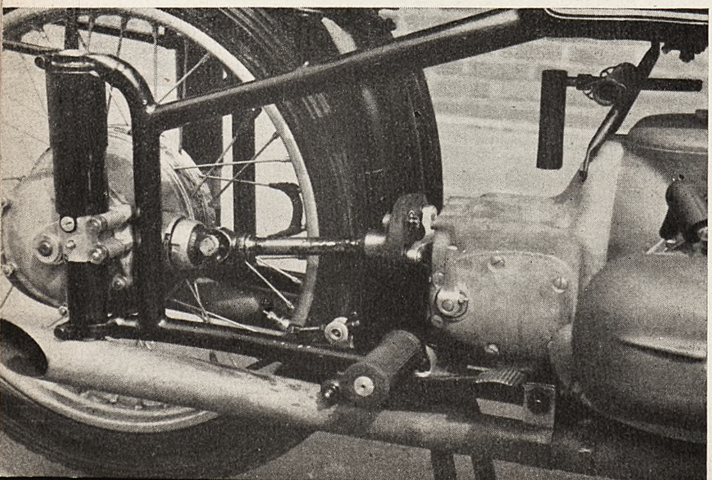
Niemcy, uwzględniając wybór jednej z dwuch dopuszczalnych form silników, wybrali maszynę o silniku kompresorowym o maksymalnym dopuszczalnym litrażu, jaki określono na 3000 cm³. Tą samą drogą poszli Włosi, budując jednak dwa typy: duży, o wspomnianej pojemności 3000 cm³ i mały, o pojemności 1500 cm³. Anglicy z reguły interesowali się maszynami małej kategorii, nie interesując się zupełnie typami wielkimi. Tymczasem Francuzi poszli mniej zrozumiałymi drogami, budując dwa typy o silnikach bezkompresorowych, o dopuszczalnym dla nich litrażu 4500 cm³. Wobec przepisania dla samochodów o określonych litrażach wag minimum, zamierzano osiągnąć pewne wyrównanie między maszynami bez- i z kompresorami, jak również zmniejszyć szanse zawodników fabrycznych w stosunku do prywatnych. Praktyka mianowicie pokazała, że główną przeciwnością dla zawodników prywatnych jest niesłychanie wyśrubowany stosunek ciężaru maszyny do mocy silnika w każdej fabrycznej maszynie, osiągany przez szczególnie kosztowną i delikatną konstrukcję, oraz stosowanie ulepszeń, które ze względu na tajemnicę konstrukcyjną nie mogły dostać się do rąk kierowców prywatnych.

Kiedy przed niedawnym czasem obradowano w Paryżu nad możliwościami wyrównania szans zawodników dwuch grup w roku 1939 zaproponowano ze strony niemieckiej współczynnik 1,7 lub nawet 1,8, który określałby stosunek pojemności silników bezkompresorowych do silników z kompresorami. Podczas obrad nie osiągnięto jednak zbyt wiele. Pozostał nadal aktualny współczynnik 1,5 a więc maszyna o silniku kompresorowym 3000 cm³ będzie nadal konkurowała z bezkompresorową o pojemności 4500 cm³. Postanowiono jednak dla pobudzenia prywatnego sportu wyścigowego większą uwagę zwrócić na kat. t. zw. małych wyścigówek, w klasie do 1500 cm³, poprostu przez zarezerwowanie dla nich kilku wielkich międzynarodowych imprez. W tej klasie, jak wyżej powiedziałem, zwalczali się dotychczas Włosi i Anglicy. Na sezon przyszły maszyny tej kategorii zapowiadają Francuzi i... Niemcy, którzy z miejsca powierzyli budowę nowej małej wyścigówki słynnemu już na cały świat konstruktorowi, dr. Porsche, twórcy wyścigowych i rekordowych Auto-Union i niemieckiego wozu ludowego, który — nota bene — ma już w końcu przyszłego roku ukazać się w sprzedaży.



Najszybsza 250-ka świata DKW (Niemcy) — osiąga w wykonaniu rekordowym prawie 200 klm/g, posiada silnik kompresorowy 2-taktowy o przepustnicy obrotowej, moc około 40 KM. Tylne koło resorowane.

Najszybszą 500-ka świata BMW (Niemcy) — posiada sensacyjne rozwiązanie tylnego koła, które w BMW napędzane jest nie łańcuchem a wałkiem. Bęben hamulcowy obejmuje całą szerokość piasty.



Wyścigi sezonu opanowali Niemcy w znacznej mierze przez wspaniale budowane i przystosowane swoje maszyny. Odnosząc jednak tak wielkie sukcesy prestiżowe — co trzeba obiektywnie przyznać — oddali wielkie usługi nauce budowy samochodów. Eksperymentując najnowsze rozwiązania poszczególnych elementów samochodu, stosują najcelniejsze z nich w typach seryjnych, tak sportowych, jak turystycznych i użytkowych. Nie trzeba zapominać, że tego rodzaju bezapelacyjne ulepszenia, jakie w zwykłym nowoczesnym samochodzie są czymś zupełnie zrozumiałym i nieodzownym, jak: zupełnie sztywna rama, niezależnie zawieszone i resorowane koła, wahliwie zawieszone silniki, nowe systemy zapłonu, nieznane dotychczas kształty świec, wymyślne konstrukcje gaźników — oto zdobycze konstruktorów maszyn wyczynowych, które z kolei zachwycają nawet tych „szarych“ automobilistów, którzy nie wykazują żadnego zainteresowania i zrozumienia dla sportu motorowego, obojętne tu, fabrycznego czy prywatnego.



RUDOLF CARACCIOLA
jest już po raz 3-ci mistrzem Europy na samochodzie.
Poprzednie mistrzostwa: 1935 i 1937.

Wyliczenie ubiegających się o pierwszeństwo w międzynarodowym sporcie motorowym krajów, nie zawiera, jak zauważy zapewne nie jeden z czytelników — ani jednej nazwy maszyny amerykańskiej. A sprawa to szczególnie ciekawa: niejednokrotnie spotykałem się z zapytaniami, dlaczego przemysł U. S. A produkujący tak wspaniałe maszyny wszelkich typów, nie interesuje się motorowym sportem? Odpowiedź krótka i prosta: nastawiony tylko na zyski, amerykański przemysł samochodowy, nie interesuje się ani t. zw. „czystym“ sportem, ani też nie troszczy się o propagandę jakichkolwiek idei motoryzacyjnych, które — w ich zrozumieniu — godne są tylko idealistów „starego“ kraju. Nie trzeba jednak przypuszczać, że w U. S. A. nie eksperymentuje się maszyn w sensie sportowym. Każda poważniejsza zamorska wytwórnia ma prywatny tor eksperymentalny, posiadający w zarysie te same cechy co najsłynniejsze sportowe tory europejskie. Ameryka bada każde ulepszenie na szosie i w terenie w każdych warunkach atmosferycznych. Wszelkie jednak eksperymenty przeprowadza w ciszy, nie mając żadnych realnych korzyści w demonstrowaniu tych ulepszeń, jak dzieje się to w Europie, w formie rywalizacji w zawodach sportowych.

Czołowe konstrukcje wyścigówek europejskich, nad budową których pracują najsłynniejsi nieraz konstruktorzy świata, wpływają w znacznym stopniu na budowę maszyn seryjnych. Dał tego dowody salon paryski, podkreślił to również i salon londyński. Bardziej dokładny opis fabrycznych wyścigówek niemieckich powie nam, że budowa ich spowodowała wiele ulepszeń maszyn seryjnych.

Stosowanie z reguły silników umieszczanych w tyle w konstrukcjach Auto-Union przekonało największych sceptyków o wartości takiego układu. Usunięcie wału kardanowego, zgrupowanie silnika, skrzynki biegów i tylnej osi, a tym samym jeszcze osiągnięcie doskonałego rozkładu mas — to dalszy dowód doskonałości tej dyspozycji, która — jak zapewniają rzeczoznawcy — charakteryzować będzie wszelkie nowoczesne typy samochodów w niedalekiej przyszłości. Jeśli tu dodać, że pod wpływem tego samochodu — coprawda nieśmiale rozpoczęto lansować kompresor w budowie szybkiego samochodu osobowego, „na codzień“ oraz ostatecznie ustalono niezaprzeczoną wartość nadzwyczaj wytrzymałych i nie podlegających żadnym uszkodzeniom prętów skrętnych (torsyjnych) — to zdamy sobie sprawę, że eksperymentalny Auto-Union to wielki przyczynek postępu techniki samochodowej wogóle.

Tymczasem w konstrukcji rekordowych i wyścigowych Mercedesów zastosowano silnik 12 cyl., wysuwając go silnie do przodu, podczas gdy skrzynkę biegów przeniesiono do tyłu i zblikowano z dyferencjałem. W tej konstrukcji bada się możliwości najcelniejszego rozkładu mas, bada się też wartość resorowania kół przy pomocy resorów śrubowych, które do niedawna jeszcze zwane były poprostu sprężynami spiralnymi. Jeśli tu dodać, że za tą konstrukcją nie tylko w użytkowych Mercedesach ale i w wielu maszynach europejskich a nawet amerykańskich zastosowano takie resorowanie dla kół przednich, to jasnym będzie, w jakim stopniu posłużył eksperymentalny wóz Mercedesa dla postępu techniki samochodowej.

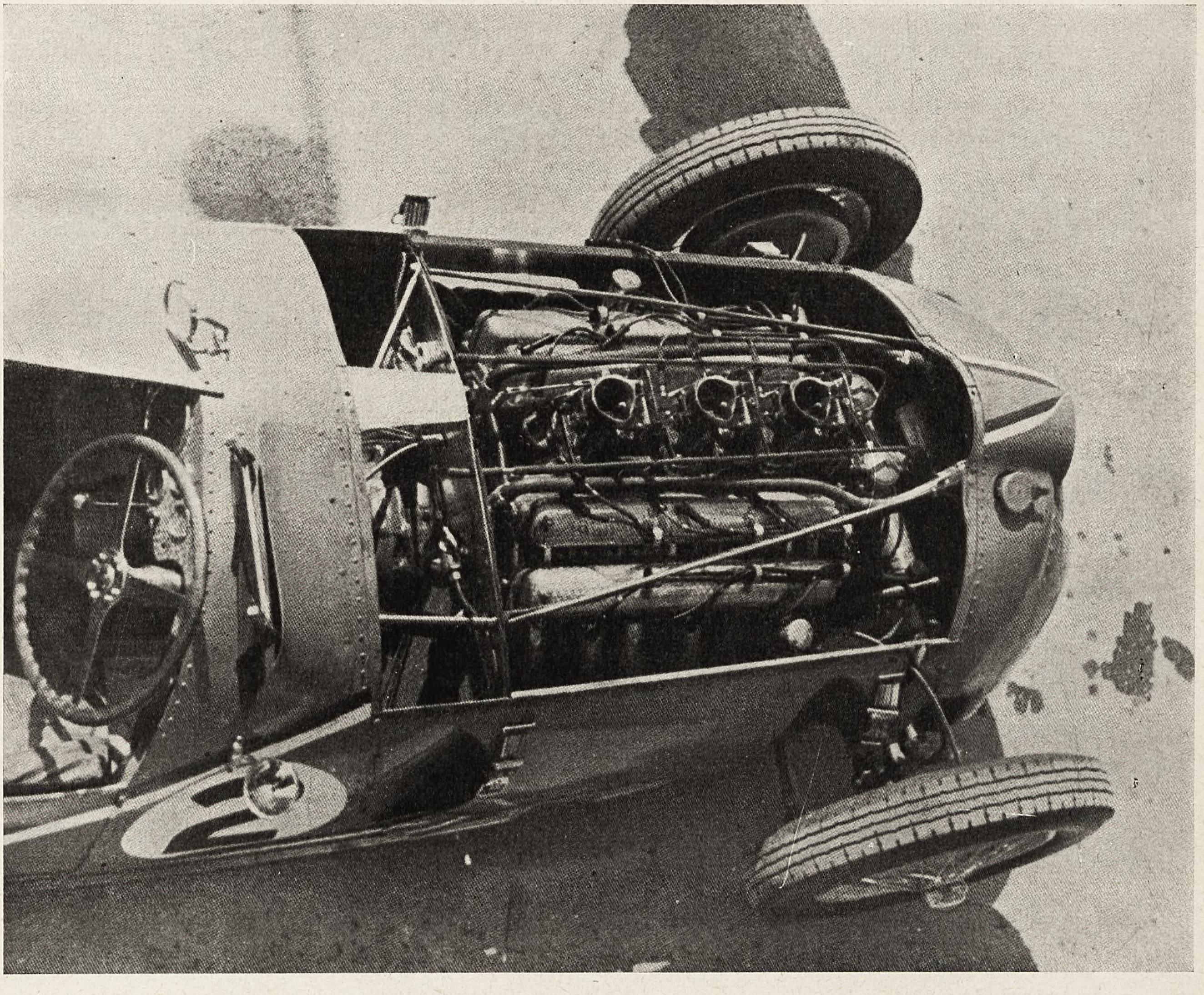
Ze strony włoskiej konstruktorzy dużych maszyn przekonali się dostatecznie o pewnych wadach zawieszenia koła przedniego systemu Dubonnet, jakie stosowali dawniej w swych maszynach z wielkim zado-

woleniem. Kilka unicestwionych zwycięstw spowodowało, że w modelach przyszłorocznych zastosują inne rozwiązanie. Również wiele defektów skrzynek biegów skieruje bez wątpienia włoskie wysiłki w kierunku opracowania nowych typów, nie mówiąc już o konieczności rewizii tak typowej konstrukcji włoskiej, jak nepędu na koła tylne przy pomocy dwuch wałów kardanowych.

Ze strony francuskiej budowano w tym roku maszyny nie o charakterze wyścigowym, a raczej t. zw. „sportowym", dla zastosowania w raidach długodystansowych i wielogodzinnych próbach wytrzymałości. Budowa francuskich maszyn wyczynowych nie pozwalała zasadniczo na ich starty w wyścigach; to też nie należy dziwić się, że pomimo wszystko startując, odpadały z miejsca lub też kończyły zawody w słabych czasach. W rozwiązaniu Delahaye posiadają one po 12 cyl. ustawionych w kształcie litery V, posiadają podobnie do silników Talbot — po 3 gaźniki, dla możliwie dobrego napełniania cylindrów. Zawieszenia kół klasyczne, przy pomocy resorów w układzie poprzecznym.

Zupełnie odmiennie przedstawiają się wyścigówki angielskie, konstrukcyjnie nieco przestarzałe a wykonane pedantycznie. Obecnie zapowiedziano już budowę nowych wyścigowych MG, oraz ogłoszono ukończenie budowy rekordowego wozu 1100 cm³ dla rekordzisty mjr. Gardnera, jaki ofiarował mu wielki przemysłowiec angielski lord Nuffield. Dotychczasowe MG, pokazywane b. rzadko, posiadały silniki kompresorowe, sztywną ramę, niezależne resorowanie (pręty skrętne), indywidualne sterowanie kół, centralną pozycję kolumny kierowniczej. Podobnie przedstawia się konstrukcja ERA'y, z tą tylko różnicą, że wozy te posiadały klasyczne ramy z klasycznym zawieszeniem kół. Wg. najnowszych zapowiedzi, ERA buduje nowy typ z silnikiem 1,5 ltr.

W dziedzinie rekordów samochodowych pozostają Niemcy na pierwszym miejscu, pomijając tu celowo rekordowy wynik G. E. T. Eystona, osiągnięty w specjalnych warunkach na specjalnej nad-maszynie, po emocjonującej walce z Cobbem. Należy sobie uprzytomnić, że rekord szybkości na coprawda rekordowym, ale jednak samochodzie z prawdziwego zda-



Widok z góry na 12 cyl. — 4,5 ltr. — 3-gaźnikowy silnik bezkompresorowy o mocy około 300 KM.

rzenia, posiada Caraciola, w postaci wyniku 437 klm/g, osiągniętych na maszynie o wadze około 1000 kg. i mocy silnika 700 KM, o wymiarach przeciętnej dużej wyścigówki — na **drodze użytkowej**, na autostradzie koło Frankfurtu, po której każdy śmiertelnik pędzić może na swym motorowerze. A przecież wynik taki osiągnięty był dopiero przed kilku laty na specjalnej nadmaszynie przez Anglika, który zjeździł pół świata, aby wyszukać „odpowiedni" teren dla osiągnięcia takiej szybkości. Dziś nie próbują już Niemcy śrubować dalszych szybkości na obecnych drogach użytkowych. W związku z tym wydano nawet zakaz organizowania prób rekordowych dla samochodów na terenie Niemiec, do czasu ukończenia rekordowego odcinka autostrady koło Dessau, który posiadać będzie szerokość około 25 metrów.

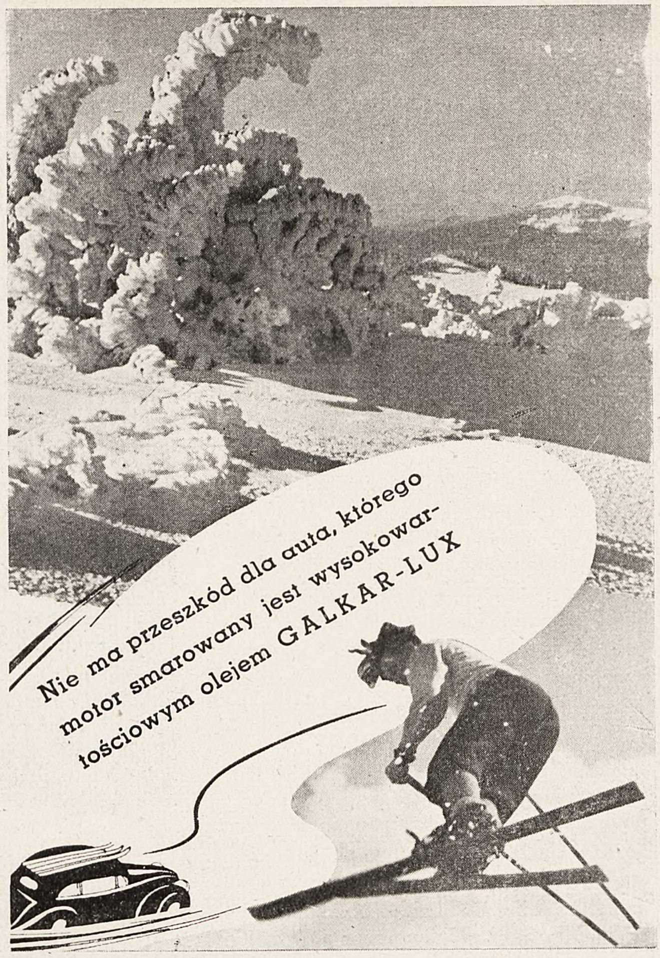
Dziedzina rekordowego i wyścigowego motocyklizmu została w roku obecnym opanowana przez Niemców, pomimo olbrzymich wysiłków ze strony włoskiej i zwłaszcza angielskiej. Absolutny rekord szybkości na motocyklu, osiągnięty zresztą na autostradzie koło Frankfurtu, należy do zawodnika nazwiskiem Henne, który posługując się 2 cyl. maszyną BMW. z kompresorem (wykazującej przy 500 cm^3 pojemności prawie 90 KM.) — osiągnął praktycznie szybkość, przekraczającą 280 klm/g, przy czym oficjalny jego wynik brzmi: 279,5 klm/g. Jeśli tu dodać, że Niemcy posiadają najszybsze motocykle wyścigowe w kat. 250 cm^3, w postaci DKW. (z dwutaktowymi silnikami kompresorowymi o słynnych przepustnicach obrotowych), z których jedna, w rękach zawodnika Kluge startowała w tym roku 11 razy odnosząc jedenaście zwycięstw w zawodach międzynarodowych — to zdamy sobie sprawę jak silne są niemieckie ekipy motocyklowe.

Na szczególne podkreślenie zasługuje niemiecki wynik w kat. 500 cm^3, osiągnięty przy pomocy maszyny BMW. o silniku 2 cyl. z kompresorem. Zawodnik Meyer, w roku ub. nie znany jeszcze motocyklista w sferach międzynarodowych — pod koniec roku bież. rozniósł poprostu koalicję Anglików i Włochów. Przystosowana do wyścigów maszyna jego, daje na prostej szybkość prawie 220 klm/g, a przez wzgląd na budowę swego silnika posiada niebywałe przyspieszenie i udowodnioną już wytrzymałość dla wyścigów długodystansowych (400 i więcej klm.).

W kat. 350 ccm. panują Anglicy.

Reasumując należy podkreślić, że Niemcy osiągnęli w roku obecnym następujące mistrzostwa Europy: w wyścigach — Caracciola na Mercedes, mistrzostwo górskie — Stuck na Auto-Union, mistrzostwo motocykli w kat. 500 cm^3 — Georg Meyer na BMW, w kat. 250 cm^3 — Kluge na DKW. Jedynie w kat. 350 cm^3 mistrzostwo zdobywa Anglik Mellors na Velocette.

Podkreślając w tym artykule wszechstronne sukcesy Niemców w dziedzinie sportu motorowego, mam teraz na myśli wspaniałe również propagandowe wyniki użycia samochodu i motocykla, jakie osiągnięto w Niemczech przez popieranie sportu motorowego przez czynniki rządzące w Rzeszy, przez bezpośrednie wreszcie i żywe zainteresowanie się kanclerza Hitlera, który nie zawahał się na otwarciu jednej z berlińskich wystaw samochodów i motocykli wypowiedzieć przysłowiowe już dziś zdanie: „Ich liebe den Wagen über alles..." Nie należy więc się już zupełnie dziwić, że rozwijający się w tak sprzyjających warunkach sport motorowy Rzeszy stanął w 4 lata na szczytach ku pożytkowi motoryzacji własnego kraju.



II-gi Turystyczny Raid Zimowy Polskiego Touring Klubu

(DN. 24, 25, 26 LUTEGO R. B.)

Drugi Raid Zimowy Polskiego Touring Klubu, który dla świata automobilowego Polski stanowi już tradycję, wzbudził wielkie zainteresowanie ze względu na odmienne od dotychczas stosowanego ujęcie regulaminu w zakresie klasyfikacji, punktacji i kontroli czasu na drodze, co w wyniku przerzuca decyzję o klasyfikacji, przede wszystkim na rezultaty z przejazdu trasy, (próba II-ga).

Cały szereg wybitnych kierowców zgłosiło już swój udział w raidzie, a między innymi znani, czołowi automobiliści: pp. Witold Rychter, Mazurek i Karczewski, którzy wezmą udział w raidzie na Chevroletach, jak również pp. inż Marek i Starorypiński na Olimpiach.

Jak wiadomo pp. Marek (Opel-Olimpia) i Mazurek (Chevrolet) wzięli udział w tegorocznym Rallye Monte Carlo. Zawodnicy ci, jak również p. Pronaszko powrócą w pierwszych dniach lutego do kraju i będą mieli dość czasu do przygotowania się do II Raidu Zimowego, który wprawdzie nie wyczerpie ich fizycznie i finansowo tak jak Monte Carlo, nie mniej jednak stanowi ciężką próbę.



Z trasy I Turystycznego Raidu Zimowego P. T. K.

Przygotowania organizacyjne do raidu, tej największej imprezy zimowej w Polsce, zostały zakończone. Komandor raidu dyr. Aleksander Wygard objechał trasę i w porozumieniu z władzami lokalnymi i zaprzyjaźnionymi organizacjami sportowymi, zorganizował już należytą jej obsługę.

Jak wiadomo raid składa się z trzech prób:

I-sza próba—szybkości płaskiej—odbędzie się dn. 24 lutego o godz. 7-ej. Wyjazd zawodników odbędzie się z garażu na Dynasach, skąd zawodnicy korowodem przejadą przez miasto, udając się do Miłosny na skrzyżowanie szos na Garwolin i Mińsk Mazow., gdzie odbędzie się próba szybkości płaskiej. Próba odbędzie się na dyst. 1 km. ze startu stojącego z urochomionym silnikiem.

II-ga próba (przejazd trasy) będzie kontrolowana co do czasu w szeregu punktów, przy czym na etapie pierwszym, na dystansie Miłosna—Kossów, znajdować się będą następujące punkty kontroli czasu: Lublin, Lwów, Stanisławów i Kossów — meta.

Na etapie II-gim: Kosów—Krynica kontrole czasu są ustanowione w Stryju, Krośnie i Krynicy. Na etapie III Krynica — Zakopane, kontrole czasu: Krościenko, Nowy Targ i Zakopane — meta.

Zawodnicy otrzymają karty marszrut każdego etapu z podaniem te-



Meta I Turystycznego Raidu Zimowego P. T. K. w Zakopanem.

oretycznych czasów przejazdu przez wszystkie punkty każdego etapu.

Meta Raidu w Zakopanem będzie się mieściła przed garażem L. P. T., jedną z wielkich inwestycji turystycznych, przeprowadzonych ostatnio w Zakopanem przez Ligę Popierania Turystyki.

Próba III-cia szybkości górskiej odbędzie się w Zakopanem na nowej drodze na Kalatówki. Start do próby szybkości górskiej odbędzie się z Al. Marszałka Śmigłego - Rydza, meta przed hotelem na Kalatówkach.

Raid zakończy się po III-ej próbie, po czym o godz. 19-ej dnia 26 lutego będą ogłoszone wyniki i rozdane zawodnikom nagrody w hotelu na Kalatówkach.

W Zakopanem zainteresowanie raidem jest wielkie, spodziewane jest bowiem pozostanie licznej rzeszy gości i zawodników z F. I. S'a na zakończenie II-go Zimowego Raidu Polskiego Touring Klubu.

Polski Touring Klub składa upominki noworoczne policji



Wręczenie upominku noworocznego przez delegację Polskiego Touring Klubu posterunkowemu regulującemu ruch na skrzyżowaniu ul. Królewskiej i Krakowskiego Przedmieścia p. F. Kosikowskiemu. Podarek wręcza p. Dodacka, obok stoi w wozie p. Bohdan Rychter, przy kierownicy p. Dodacki.

Noc sylwestrowa.

Tradycyjnym zwyczajem Polski Touring Klub, w dowód uznania dla ciężkiej pracy policji regulującej ruch, składa życzenia i upominki na ręce posterunkowego. Symbol przyjaźni i stałej współpracy policji z automobilistami zyskuje w ten sposób żywy wyraz.

Delegacja P. T. Klubu w osobach pp. Dodackiej, B. Rychtera, przewodniczącego Sekcji Samochodowej P. T. K. i członków Sekcji pp. J. Dodackiego, inż. T. Marka i W. Pajewskiego, w dn. 31 grudnia r. ub., w towarzystwie oficera ruchu, p. aspiranta Altkorna, złożyła życzenia na ręce posterunkowego p. F. Kosikowskiego. Powitanie i krótkie przemówienie wygłosili p. Dodacka, wręczając kosz i p. B. Rychter. Posterunkowy przyjmując upominek, mówi:

„Dziękuję panom w imieniu moim i moich kolegów za tak piękny dar. My policjanci z ruchu zawsze będziemy otaczać panów szczególną opieką. Niech panowie zechcą przyjąć od nas na przełomie starego i nowego roku serdeczne życzenia".

Również za przykładem Polskiego Touring Klubu i Automobilklub Polski przystąpił do składania życzeń i upominków policji w Noc Sylwestrową.

KRONIKA KLUBOWA

TOURING POLSKI KLUB PTK

ODZNACZENIE INŻ. A. TUSZYŃSKIEGO.

Członek Zarządu Głównego P. T. Klubu i c złonek Komitetu Redakcyjnego „Touringu“ p. inż. Adam Tuszyński, został odznaczony Srebrnym Krzyżem Zasługi, za działalność na polu rozwoju motoryzacji w Polsce.

Serdeczne gratulacje, w związku z tak zasłużonym odznaczeniem inż. A. Tuszyńskiego, znanego naszym czytelnikom z szeregu cennych publikacji, składa na tym miejscu Redakcja.

POROZUMIEWAWCZY KOMITET WIELKOPOLSKICH KLUBÓW MOTOROWYCH W POZNANIU.

Inicjatywa ścisłej współpracy pomiędzy klubami i organizacjami motorowymi, w celu uzgadniania akcji — została zrealizowana na terenie Wielkopolski przez powołanie do życia Komitetu porozumiewawczego.

Wszystkie organizacje motorowe, obok swych celów własnych, mają zadanie ogólne, które je łączą — jest to współpraca w zakresie rozwoju motoryzacji w Polsce. To też inicjatywę wielkopolskich organizacji motorowych należy powitać z uznaniem.

Do Komitetu Porozumiewawczego wchodzą:

Aeroklub Poznański, Automobilklub Wielkopolski, Delegatura Polskiego Touring Klubu w Poznaniu, Motocyklowy Klub Zw. Strzeleckiego, Moto-Klub „Unia“, Poznański Okręg Związku Kolarskiego, Sekcja Motorowa W. K. S. i Związek dziennikarzy sportowych. Przewodniczącym Komitetu jest p. Min. F. Świtalski.

Regulamin Komitetu Porozumiewawczego ujmuje cele i zadanie porozumienia zasadniczo na płaszczyźnie uzgadniania spraw związanych z motoryzacją Polski.

Szczególnym zaś zadaniem Komitetu będzie:

a) inicjatywa i działania w sprawie wspólnej propagandy motoryzacji;

b) wspólna reprezentacja zorganizowanych auto-

mobilistów, motocyklistów, lotników i kolarzy wobec władz i społeczeństwa;

c) wspólne opracowywanie postulatów w sprawach: stanu dróg i porządku na drogach, ruchu w osiedlach, opłat, podatków i ceł, ustawodawstwa motoryzacyjnego i cen samochodów, motocykli, rowerów, materiałów pędnych, ogumienia i t. p.

d) inicjowanie wspólnych imprez.

Członkami Komitetu mogą zostać wszystkie kluby i organizacje zrzeszające na terenie woj. poznańskiego automobilistów, motocyklistów, lotników, motorowych sportowców wodnych, i kolarzy.

Uchwały Komitetu zapadają zwykle, większością głosów i obowiązują wszystkie kluby i organizacje wchodzące w skład Komitetu, Regulamin zostawia jednak preklucyjny termin 14 dni na zgłoszenie przez członków zastrzeżenia.

Członkowie Komitetu są obowiązani uzgadniać między sobą kalendarze imprez i wycieczek.

Piękna inicjatywa klubów i organizacji motorowych poznańskich niewątpliwie przyśpieszy rozwiązanie szeregu pilnych zagadnień i motoryzacyjnych na terenie woj. Poznańskiego.

WYCIECZKA NA WYSTAWĘ SAMOCHODÓW I MOTOCYKLI W BERLINIE.

Olbrzymi rozwój motoryzacji w Niemczech, którego rezultatem były wielkie zwycięstwa maszyn niemieckich w konkurencjach międzynarodowych powodują duże zainteresowanie świata automobilowego doroczną wystawą samochodową i motocyklową w Berlinie, która odbędzie się w czasie od 17 lutego do 5 marca r. b.

Zaciekawienie świata automobilowego tą wystawą spowodowane jest tym, iż automobiliści liczą na dokładne zapoznanie się z niemieckimi nowościami konstrukcyjnymi w automobiliźmie i motocykliźmie, że pokazane tam będą najnowsze konstrukcje światowego przemysłu automobilowego.

Chcąc przeto ułatwić polskim automobilistom zwiedzenie wystawy berlińskiej — Polski Touring Klub organizuje wycieczkę popularną — samochodową na tę wystawę.

Koszt wycieczki, obejmujący cenę paszportu indywidualnego, tryptyku, wizy, międzynarodowego prawa jazdy i t. p. wynosi zł. 65.— od osoby.

Polski Touring Klub zapewnia uczestnikom wycieczki utrzymanie i mieszkanie na terenie Niemiec za dodatkową opłatą 75.— złotych od osoby.

Na wydatki osobiste oraz na zakup materiałów pędnych, każdy z uczestników może otrzymać za pośrednictwem Polskiego Touring Klubu marki niemieckie za maksymalną kwotę 165 z., t. j. około 125 RM.

Uczestnicy będą mogli nabyć pamiątkową plakietę za kwotę 15 zł.

Wyjazd wycieczki z Warszawy, pl. Piłsudskiego, parking P. T. K. o godz. 7 rano. 1.III.39. Zbiórka uczestników z innych miast, w Poznaniu, Jasna 10, od godz. 13 do 15, dnia 1.III.39. Odjazd z Berlina z placu Aleksandra (Alexanderplatz), o godz. 14, dnia 5.III.39; powrót do Poznania 5.III.39. Dla okręgu katowickiego wyjazd bezpośrednio do Berlina z Katowic — Stawowa 14, dnia 1.III.39, o godz. 7 rano, powrót 5.III.39.

Szczegółowych informacji w zakresie niezbędnych dokumentów, które złożyć należy celem wyrobienia paszportu, wiz i t. p. udziela Polski Touring Klub, Warszawa, Kredytowa 5 i wszystkie Delegatury Polskiego Touring Klubu.

TREŚĆ NUMERU:

CENY OGŁOSZEŃ:

1/1 strona okładki	350 zł.
1/1 strona ogłoszeń	300 zł.
½ strony ogłoszeń	175 zł.
¼ strony ogłoszeń	90 zł.
⅛ strony ogłoszeń	50 zł.

Ogłoszenia pism zagranicznych i tabelaryczne 20% drożej. Za zastrzeżenie miejsca — 25% drożej.

Adres Redakcji i Adminstracji: Warszawa, Kredytowa 5.

Zarząd Główny Polskiego Touring Klubu, tel. 207-04 i 6.54-05. P. K. O. konto Nr. 12563.

Rękopisów nadesłanych Redakcja nie zwraca.

Cena pojedyńczego egzemplarza miesięcznika „Touring" 50 gr.

Prenumerata: roczna zł. 6.—, półrocznie zł. 3,—

Wydawca: Polski Touring Klub. *Redaktor:* Józef Michalikowski, Sekr. Gen. Zarz. Gł. Polskiego Touring Klubu.

Druk. „Polska Zjednoczona" Warszawa, Nowolipie 2.


FIAT
1100
FIAT
FIAT
MAŁE
ZUŻYCIE PALIWA
PONIŻEJ 9 LITR/100 KM.
DUŻA
SZYBKOŚĆ
PONAD 105 KM/GODZ.